

Das Magazin für Luftfahrtgeschichte 08 | 2019

Airshow-Star
Erinnerung an Mark Hanna

Grumman F8F Bearcat
Die schnelle Katze im Detail

Zerstörergeschwader 1

Der Verlust des Opernstars

Focke-Wulf A 43 | Grenzkonflikt zwischen Japan und der Sowjetunion | 100 Jahre KLM



Avro Shackleton
Der Seefernaufklärer als Röntgenzeichnung



Jakowlew Jak-9 UM
Mit der „Faust" auf Tuchfühlung



Lockheed C-69
Die „Connie" in Uniform

Deutschland 6,50 € • Österreich € 7,20 • Schweiz sfr 11,00 • Belgien € 7,40 • Luxemburg € 7,40 • Niederlande € 7,40

4 195075 506505 08



Piloten landen hier.
Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen AEROKURIER zu einem der faszinierendsten Piloten-magazine weltweit.
Diese Ausgabe mit Special Business Aviation
10/2019
www.aerokurier.de / 63. Jahrgang
aerokurier
DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN
SPECIAL
Business Aviation
32 Seiten Special
Business Aviation
Der Komfort-Klassiker
Rockwell Commander
Kalinigrad erleben
IFR in der Praxis
Segelkunstflug-WM
Edelmetall für Team Germany
Fallschirmwartung • Unfallanalyse Saab Safir • Reise Rumänien
Jetzt im Handel und als E-Paper
Täglich informiert mit www.aerokurier.de

126. Ausgabe
8 | 2019



Was bleibt?

Vor zwanzig Jahren, am 25. September 1999, wurde die Szene der historischen Luftfahrt erschüttert. Der bekannte Warbirdpilot Mark Hanna verunglückte mit seiner Buchón und verstarb am folgenden Tag. Bis heute hinterlässt er eine Lücke, die niemand zu füllen vermag. Er und sein Vater Ray haben die Szene bis heute geprägt und in vielen jungen Menschen die Leidenschaft für die historische Luftfahrt entfacht – mich in diesem Fall eingeschlossen, da es Mark Hanna war, der mich mit seiner Vorführung auf dem 1er Salon des Avions de Légende in Straßburg völlig vom Hocker riss, als er die Corsair mit Topspeed im Sturzflug über den Platz hämmerte. Das ist unvergessen. Was bleibt, ist, dass er bis heute in vielen Erinnerungen lebendig ist und viele Piloten und Luftfahrtbegeisterte von ihrem speziellen Hanna-Moment erzählen können. Die von ihm geführte Old Flying Machine Company existiert noch heute, und auch die berühmte Spitfire MH434 fliegt noch. Jedes Mal, wenn man sie zu Gesicht bekommt, denkt man an die Zeit und Freude, die die Hannas einem damit beschert haben.

Von vielen Flugzeugen kennt man heute oftmals nur noch ein Foto, und die Aufzeichnungen sind dürftig, so auch im Fall der Focke-Wulf A 43 Falke. Wir haben uns das Reiseflugzeug genauer angesehen. Von anderen Mustern bleibt ein größeres Erbe. Die Grumman Bearcat zum Beispiel hielt Jahrzehnte den Rekord des schnellsten Kolbenmotor-Flugzeugs, den man jetzt wieder zurückerobern will. Die „Rare Bear" wird derzeit auf einen neuerlichen Einsatz vorbereitet.

Das einst schönste Linienflugzeug der Welt, die Lockheed Super Constellation, hat eine kaum beachtete militärische Vergangenheit. Derzeit befinden sich gleich drei ehemalige Militär-„Connies" im Aufbau. Die Betreiber wollen damit an die nicht-zivile Vergangenheit erinnern. Wir zeigen die Entstehung der als C-69 bezeichneten „Connie" im Detail, die für den berühmten Aviator Howard Hughes eine große Rolle spielte.

Das Klassiker-der-Luftfahrt-Team wünscht Ihnen, liebe Leser, viel Spaß und spannende Stunden mit dieser Ausgabe Ihres Magazins für Luftfahrtgeschichte.



Philipp Prinzing,
Geschäftsführender Redakteur

20 Jahre

Gewinnspiel Ausgabe 8/2019

Wir verlosen in dieser Ausgabe das neu erschienene Revell-Modell der Messerschmitt Me 262 im Maßstab 1:32. Senden Sie uns Ihre Antwort auf die Frage bis zum 25.11.2019 per Post: In welcher BBC-Serie ist Mark Hanna mehrfach im Spitfire-Cockpit zu sehen?



Schicken Sie Ihre Einsendung an:
Redaktion Klassiker der Luftfahrt,
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Die Gewinner werden unter allen Teilnehmern durch das Los ermittelt. Teilnahmeschluss ist der 25.11.2019. Eine Barauszahlung des Preises ist nicht möglich. Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Veranstalter: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Fotos: Uwe Glaser, Reinhold, Revell

Inhalt 8/2019

Flugzeugreport

Technik

Szene

Rückblick

Rubriken

Noch mehr spannende Inhalte auf
www.Klassiker-der-Luftfahrt.de

Flugzeuge in diesem Heft



Das komplette Heft gibt es auch als **E-Paper**. Mehr Infos: www.Klassiker-der-Luftfahrt.de/epaper


GRENZKONFLIKT 60


100 JAHRE KLM 72

Fotos: Uwe Glaser, KL-Dokumentation (2), KLM, Philipp Prinzing, Archiv Scheer, Stefan Schmoll





Titelfotos:
Archiv Lockheed,
Archiv Urbanke,
KL-Dokumentation,
Philipp Prinzing













Neue Messerschmitt am Himmel



Beim Fliegerfest in Nastätten hatte eine bisher kaum gesehene Messerschmitt Bf 108 ihren ersten offiziellen Auftritt. Der bekannte Klassiker-Pilot Claus Cordes brachte die D-EHAF aus Bonn/Hangelar auf das idyllisch gelegene Segelfluggelände des Vereins. Die 1944 gebaute Messerschmitt verließ mit der Werknummer 5253 das Werk nordwestlich von Paris. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wechselte die Taifun mehrfach den Besitzer, bis sie 1947 beim Prinzgemahl der niederländischen Königin Juliana, Prinz Bernhard zu Lippe-Biesterfeld, landete. Ende der 1950er-Jahre kam sie mit dem aktuellen Kennzeichen zum Fabrikanten Josef Schneider. 1970 erlitt sie, wiederum bei einem neuen Besitzer, beim Start einen schweren Schaden. Danach gelangte sie in den Besitz des Vaters des jetzigen Teilhabers Thomas Reichart, den anderen Teil hält übrigens die Messerschmitt Stiftung. Die Restaurierung, die Reicharts Vater 1975 startete, konnte Dirk Bende in den letzten Jahren vollenden. Mit diesem wundervollen Stück Technikgeschichte hat die Stiftung eine weitere Bf 108 in ihre Reihen aufgenommen. Nach der im vergangenen Jahr erworbenen Messerschmitt Bf 109 G-12 ist der Neuzugang eine schöne Ergänzung der Sammlung. Während der Veranstaltung in Nastätten flog die EHAF mehrere Male vor dem Publikum.

Connie Edwards Flugzeuge werden verkauft

Nach dem Tod des bekannten Warbird-Sammlers Wilson „Connie“ Edwards im Mai wird seine außergewöhnliche Flugzeugflotte nun nach und nach verkauft. Die sagenumwobene Messerschmitt-Bf-109-Flotte (es handelt sich um HA-1112 Buchóns) wurde bereits vor mehreren Jahren veräußert. Nun hat sich der amerikanische Warbird-Broker Platinum Fighter Sales daran gemacht, die weiteren Maschinen aus Texas zu vermarkten. Den Anfang machte die Consolidated PBY-6A Catalina. Das 1945 gebaute Amphibium trägt immer noch die Sonderlackierung anlässlich des Jubiläums zum 75-jährigen Bestehen der US Naval Aviation und ist sogar in Europa bekannt. Neuer Besitzer der einzigen in der Standard-Kategorie zugelassenen PBY Catalina ist das Mid America Flight Museum in Mount Pleasant/Texas. Damit erweitert das Museum seine Liste von land- und seefähigen Mustern um ein weiteres Highlight. Sie wird nun überholt.



Ticker-Meldungen



Die zweite Auflage der Veranstaltung „Air Thun“ ging am Sonntag, 18. August, bei idealen Bedingungen zu Ende. Nicht zuletzt dank der Zusammenarbeit mit den Organisatoren von „200 Jahre Waffenplatz Thun“ ziehen die Veranstalter eine positive Bilanz. Insgesamt fanden für das Event mehr als 100 Flugzeuge aus dem In- und Ausland den Weg nach Thun, darunter auch zwei Maschinen der Quax Flieger aus Norddeutschland. Mit gut 80 Maschinen am Boden erreichte die Flightline auf dem Flugplatz Thun am Samstagmittag ihre größte Ausdehnung. Ein weiteres Treffen in 2020 ist in Planung.

Bushmaster in Texas

Dass das Mid America Flight Museum (MAFM) eine außergewöhnliche Sammlung hat, ist schon lange bekannt. Im August 2019 kam noch ein weiterer besonders seltener Klassiker dazu. Die einzige noch existierende Aircraft Hydro-Forming Bushmaster 2000 ist zukünftig in Mount Pleasant anzutreffen. Das Verkehrsflugzeug aus den 1960er-Jahren sollte das Konzept der legendären Ford Tri Motor wiederbeleben. Der Erstflug erfolgte im August 1966. Eben dieser Prototyp, eine zweite Maschine flog erst in den 1980er-Jahren, gehört nun zur Sammlung. Die dreimotorige Bushmaster mit dem Kennzeichen N7501V gehörte bislang zur Sammlung des Golden Wings Museum bei Minneapolis und wurde regelmäßig geflogen. Die zweite Maschine stürzte 2004 in Kalifornien ab. Somit hat das MAFM eine weitere echte Rarität erworben.



IM VORFELD DER AIR LEGENDS IN MELUN BEI PARIS WURDE DIE NORTH AMERICAN P-51D „THE SHARK“ BEI EINEM KLEINEN RINGELPIETZ IN LE TOUQUET LEICHT BESCHÄDIGT. EIN RANDBOGEN UND QUERRUDER SOWIE DIE RECHTE FLÄCHE WURDEN IN MITLEIDENSCHAFT GEZOGEN.

Gedenkflug über den Niederlanden



Am 24. August fand auf einer provisorischen Graslandebahn in der Nähe von Ede in den Niederlanden bei herrlich heißem Sommerwetter eine Gedenkflugschau mit dem Titel „Wings of Freedom“ statt. Diese Flugschau war Kriegsveteranen gewidmet und feierte 75 Jahre Befreiung von der nationalsozialistischen Besatzung. „Wings of Freedom“ ist keine regelmäßig stattfindende Veranstaltung, hat aber dennoch einige interessante Teilnehmer angezogen. Darunter auch die Hispano Aviacion HA-1112 Buchón (G-AWHK), die Hawker Hurricane (G-HRLI) und die Supermarine Spitfire (G-CFGE). Weitere fliegende Teilnehmer waren eine P-51 Mustang, eine weitere Spitfire, Boeing Stearman, die Dutch Thunder Yaks und die Westland Lysander (G-CCOM).

SW-51 am Wolfgangsee

Das Event „Living Legends of Aviation Award“ lockte auch dieses Jahr wieder hochkarätige Gäste an den schönen Wolfgangsee, um Persönlichkeiten aus der Luft- und Raumfahrt für ihre großartigen Leistungen zu ehren. Unter den Stars des Abends befand sich auch eine alte Bekannte: In Aluminiumoptik glänzte die neue SW-51 Mustang, ein 70-Prozent-Nachbau der legendären P-51 Mustang aus Composite. Am Eingang zum Seegarten neben dem roten Teppich erwartete der Nachbau die Besucher der Veranstaltung und war vermutlich das meistfotografierte Objekt.



__Im Newark Air Museum__ geht die Restaurierung der General Aircraft ST-12 Monospar mit großen Schritten voran. Die Zweimot ist inzwischen bespannt und lackiert und die beiden de-Havilland-Gipsy-Major-Motoren sind wieder an den Motorträgern montiert. Die VH-UTH ist eine von nur 45 jemals gebauten Monospars. Sie verfügt im Vergleich zu ihren Vorversionen über ein starres Fahrwerk. Die Zweimot im Newark Air Museum ist die Einzige, die heute noch existiert.



Die Curtiss Helldiver der Commemorative Air Force braucht nach einem Motorschaden Anfang 2019 einen neuen oder überholten Wright R-2600. Die Vereinigung hat eine Crowdfunding-Kampagne eingerichtet, um die fehlenden 20 000 US-Dollar der mit 80 000 US-Dollar veranschlagten Reparatur aufzubringen. Die Helldiver soll bereits 2019 wieder fliegen, um an Gedenkveranstaltungen teilzunehmen.

Fotos: Golden Wings Museum, Mirja G. Fotografie, Howard Heeley, Wayne Minor, Philipp Prinzing, Hansruedi Thöni, Rene Uijthoven



Hawker Fury fliegt

Die Hawker Fury aus Antwerpen ist seit diesem Jahr endlich in der Luft. Längere Probleme hatten den Jäger mit dem originalen Bristol-Centaurus-Motor seit seiner Ankunft im Jahr 2014 am Boden gehalten. Die Probleme mit dem Motor sind inzwischen behoben und der Eigner war bereits mehrere Stunden in der Luft. Neben kleineren Auftritten auf lokalen Flugtagen in Belgien wurde die „Bagdad-Fury" nun erstmals auf dem internationalen Airshow-Parkett präsentiert. Am 7. und 8. September 2019 konnte der seltene, nicht mit klappbaren Flügeln ausgestattete Jäger bei den Air Legends im französischen Melun Villaroche am Boden und in der Luft bestaunt werden. Während des Wochenendes saß Pilot Kris van den Bergh im Cockpit und demonstrierte unter anderem im Verbandsflug mit der Sea Fury der Norwegian Spitfire Foundation die Fähigkeiten des Jägers. Die als OO-ISS registrierte Fury wurde 1947 fertiggestellt und ging in Folge an die irakische Luftwaffe. Dort erhielt sie die Nummer 249. In den 1980er-Jahren kam sie mit weiteren Flugzeugen in die USA und erhielt die Kennung N54SF. Später ging sie nach Australien, bevor sie 2014 nach Belgien verkauft wurde. Dort wurde sie von den Fast-Aero-Mitarbeitern für den Einsatz vorbereitet. Zukünftig soll sie öfter auf europäischen Veranstaltungen zu sehen sein.





„Rudolf von Thüna" lädt zur Besichtigung ein

Seit 2002 steht im Besucherpark des Flughafens München neben einer DC-3 (tatsächlich eine C-53B) und einer Lockheed L-1049G Super Constellation auch die Ju 52/3m, D-ANOY, „Rudolf von Thüna" der DLH. Kürzlich erhielt Letztere – eigentlich handelt es sich um eine CASA 352 – im Cockpit eine Tafel mit Informationen zum Namensgeber. „Tante Ju" und „Super Conny" sind täglich von 9.30 Uhr bis 18 Uhr, im Winter bis 17 Uhr, geöffnet. Kontaktdaten: Besucherpark, Nordallee 7, 85356 München-Flughafen; www.munich-airport.de/besucherpark.





Weitere seltene Klassiker des Golden Wings Museums *des Sammlers Greg Harrig haben ein neues Zuhause gefunden. Die Stinson Trimotor und die 1929 gebaute Stinson SM 6000A wurden von Platinum Fighter Sales an das Mid America Flight Museum verkauft. Der Bestand des Golden Wings Museums, das nur Klassiker aus den 1920er- und 1930er-Jahren beherbergt, wird nach und nach verkauft.*

Iljuschin jetzt mit Bewaffnung



Auf dem Meschdunarodny Awiazionno-Kosmitscheski Salon (MAKS) 2019 in Moskau flog wieder die Iljuschin IL-2 Schturmowik der Wing of Victory Foundation. Der Schlachtflieger wurde erstmals mit kleinen Raketen unter den Flächen im Flug vorgeführt. Auch der Sitz des Heckschützen war während der Vorführung besetzt. Die Foundation zeigte die Maschine während der gesamten Veranstaltung neben ihrer Mikojan MiG-3 und dem Doppeldecker Polikarpow I-153. Diese beiden Jäger flogen jedoch nicht im MAKS-Program. Die Wings-of-Victory-Restauratoren arbeiten bereits an weiteren Warbirds aus sowjetischer Produktion, darunter auch eine seltene einsitzige IL-2, die im vergangenen Jahr in erstaunlich gutem Zustand aus einem See geborgen wurde. Zur geborgenen Bf 109 gibt es derweil keine aktuellen Nachrichten.

Frankreichs neuer Shootingstar



Am 16. Juni startete François Dubreuil erstmals mit der Lockheed T-33 in ihrer neuen Heimat La Roche-sur-Yon. Die als Canadair T-33 „Silver Star" in Kanada gebaute Lockheed wurde in mehr als 6000 Stunden in ihren derzeitigen Zustand versetzt. Dubreuil hatte den Jet, der heute als F-AYMD registriert ist, vom Aircraft Museum in Woodstock, Ontario, erworben und die Restaurierung begonnen. Das heutige Outfit repräsentiert eine Maschine der Jagdfliegerschulen in Meknès und Tours, die dieses Muster lange einsetzten. Ebenfalls soll es das Flugzeug zeigen, mit dem der Comic-Held Michel Tanguy am Ende der ersten Ausgabe der Reihe „Les Aventures de Tanguy et Laverdure" seinen ersten Luftsieg errang. Die Comics waren im Frankreich der 1950er-Jahre sehr beliebt.



In Russland sind vor wenigen Wochen gleich zwei Tupolew Tu-2 auf dem Gelände der Novosibirsk State Technical University eingetroffen. Einer der beiden Bomber, bei dem es sich um die 20465 aus dem War Eagles Museum in New Mexico handelt, soll laut Aussage des Institutsleiters Wladimir Burns in den kommenden drei Jahren flugfähig restauriert werden. Es wäre die einzige ihres Typs.

Fotos: Martin Bach (2), Golden Wings Museum (2), Robert Kysela, Xavier Meal, NSTU, Bastien Otelli

Klassiker der Luftfahrt 7/2019

Jumo 004

Auf Seite 49 der KdL-Ausgabe 07/2019 steht u.a.: „… Wie alle neuen Antriebe hatte das Junkers-Triebwerk mit Kinderkrankheiten zu kämpfen. Aus Berichten der Arado- und Messerschmitt-Piloten geht hervor, dass die Triebwerke im unteren Drehzahlbereich schlecht zu regeln waren …“
Dazu der folgende Kommentar:
Der oben geschilderte Nachteil wurde durch eine Weiterentwicklung/Verbesserung beseitigt. Die Abhilfe besteht in Form eines Beschleunigungsventils, wie es den Unterlagen in den Anlagen zu entnehmen ist:
- Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, Dessau 25.1.45; 5. Nachtrag zur Einbaumappe Triebwerk 109 004, Blatt 13 a und Blatt 17
- OKL, Chef der Technischen Luftrüstung, München 18.04.1945
- JUMO 004, Regelverhalten

Günter Sengenfelder, 90522 Oberasbach

Das Regelverhalten des Triebwerkes war anfänglich noch nicht in Ordnung, besonders bei Beschleunigungen traten Überhitzungen auf und im Fluge ging das Triebwerk bei wechselseitiger Betätigung des Leistungshebels aus. Das schlechte Beschleunigungsverhalten der TL - Regelung machte eine Regler-Tagung erforderlich, die am 22.07.1944 in Donaueschingen stattfand. Hier wurde auf die kritische Lage ausdrücklich hingewiesen, und die sofortige Abstellung der Mängel gefordert. Als aber ein entsprechender Erfolg ausblieb, wurden von der E-Stelle selbst Versuche zur Verbesserung des Beschleunigungsverhaltens durchgeführt. Die einzelnen Versuchsanordnungen und deren Ergebnisse werden nachstehend kurz beschrieben:

1. Gashebeldämpfung

Am einfachsten schien es zunächst mit einer Dämpfung des Gashebels selbst ein zu rasches Gasgeben zu verhindern. Dazu wurde ein Dämpfungszylinder verwandt. Durch entsprechende Anordnung wurde eine große Dämpfung im unteren und eine geringere bzw. kleine Dämpfung im oberen Bereich erreicht. Infolge der steilen Drehzahl - Gashebelweg-Charakteristik konnten aber die Druckspitzen nicht verhindert werden. Auch war die Betätigung durch den Flugzeugführer zu unbequem.

2. Druckspeicher

Nachdem die mechanische Dämpfung sich als ungenügend erwiesen hatte, wurden die Druckspitzen und Überförderungen der Pumpe mit Hilfe einer Druckkesselanordnung (Druckspeicher) abzufangen versucht. Diese Anordnung entsprach als erste annähernd den gestellten Forderungen. Plötzliches Gasgeben, auch von Leerlauf auf Vollgas, war möglich. Die Mängel waren:

Kurzzeitiges Sperren der höchstzulässigen Drehzahl bei Beschleunigungen über große Bereiche und Beschleunigungsdruckspitzen. Ferner war der Einbau des Druckspeichers infolge seiner Größe nur zellenseitig möglich und erforderte eine dauernde Kontrolle seines Vorspannungsdruckes.

3. Beschleunigungsregler

Im Laufe der Versuche, die erweitert worden waren, hat es sich dann herausgestellt, daß Steuerung des Brennstoffgemisches durch einen "Beschleunigungsregler" die brauchbarste Regelung schien. Die Erprobung ergab die vollkommene Richtigkeit des Prinzips und zufriedenstellende Ergebnisse der Versuchsausführung am Stand und im Fluge. Der Beschleunigungsregler wurde noch mit der Höhenkorrekturdose versehen. Die Flugerprobung erbrachte den Beweis, daß das Beschleunigungsverhalten des Triebwerkes nunmehr bis 11,5 km Höhe in Ordnung war. Es wurde bis zu 50 mal schnelles Gasgeben und Wegnehmen durchgeführt, ohne daß hierbei das Triebwerk überhitzt wurde oder ausging. Die Beschleunigung erfolgte mit ziemlicher Genauigkeit mit einer maximalen Temperatur. Der Gashebel kann nun vollkommen willkürlich in dem Bereich von Leerlauf bis Vollgas betätigt werden. Wenn das Triebwerk mit Anlasser etwa 1800 U/min hochgefahren ist, kann sofort der Bedienhebel bis zu 7000 U/min vorbewegt werden, das Triebwerk fährt dann bis zu dieser Drehzahl hoch.

Der Beschleunigungsregler wird durch Sondermaßnahmen in großer Stückzahl hergestellt und gelangt ab Januar 1945 in die Serie und kann ohne Schwierigkeiten nachgerüstet werden.

Foto: Archiv Hafner

Aus den Unterlagen zum Regelverhalten des Jumo 004 geht die Verbesserung hervor.

Klassiker der Luftfahrt 6 u. 7/2019

Alfred Lindenberger

Zu der Frage des Herrn Bootz nach dem Piloten der abgebildeten Fw 190 konnte ich folgende Informationen (über das JG 300 bzw. die Fw 190) finden:
Laut der Herren Smith/Creek in ihrem Werk über die Fw 190 Vol. Two und Three handelt es sich bei der Werk-Nr. 681366 um eine im Juli/August 1944 gebaute Fw 190 A-8/R 2, die am 11.09.1944 verloren ging. Uffz. Friedrich Alten kam dabei bei Harleshausen ums Leben. Der Verlust der Maschine wird auch von den Unterlagen der Herren Lorant und Goyat über das JG 300 bestätigt, wobei als Verbandszugehörigkeit der Weißen 5 die 7. Staffel angegeben ist, im Gegensatz zur Verlustangabe bei den Herren Smith/Creek (hier 5. Staffel). In Vol. One zum JG 300 findet sich auch ein farbiger Seitenriss der Maschine, ebenso wie das bekannte Foto der Weißen 5, das danach im August 1944 bei Holzkirchen aufgenommen wurde. In Teil 1 des Werkes der Herren Bethke und Henning über das JG 300 findet sich ein Auszug aus der Verlustmeldung WAST zum Absturz des Uffz. Alten sowie zwei Fotos von ihm. Ob es sich bei der abgebildeten Person auf dem in KdL gezeigten Foto um den beim Absturz der Maschine ums Leben gekommenen Uffz. Alten handelt, wird wohl nicht zu klären sein.

Otto Urban, via E-Mail

Klassiker der Luftfahrt 6 u. 7/2019

Alfred Lindenberger

Im Leserbrief aus dem Heft 7/19 in der Jubiläumsausgabe von Herrn Elmar Bootz, möchte dieser mehr über die gezeigte Fw 190 wissen.
Das Foto wurde auf dem Einsatzflughafen in Holzkirchen/Marschall, 20 Kilometer südlich von München aufgenommen. Hierbei handelt es sich um die Maschine vom Typ Fw 190 A-8 des Jagdgeschwaders 300 mit dem Stammkennzeichen 5+ - (Weiße 5) mit der Werknummer 661366. Die Maschine gehörte zur 7./ JG300. Die Aufnahme entstand im August 1944 auf dem Platz. Hoffe, geholfen zu haben.

Norbert Loy, 85649 Brunnthal

Klassiker der Luftfahrt 07/2019

Jubiläumsheft

Ich habe Klassiker der Luftfahrt vor mehr als 15 Jahren aufgrund der informativ geschriebenen und sehr gut bebilderten Berichte über die Entwicklung und den Einsatz von innovativen zivilen und militärischen Flugzeugen abonniert. Mittlerweile finde ich, dass KdL sich sehr auf den 2. Weltkrieg, die ehemalige deutsche Luftwaffe und auch auf kleinere Flugzeuge fokussiert.
Ausgerechnet im Jubiläumsheft 07/2019 dominieren wieder der 2. Weltkrieg und die Luftwaffe: Einsatz des KG 26 in Norwegen („Das Löwengeschwader schlägt zu“), der „Gefechtsbericht“, der „letzte Flug von Leutnant Kelb“, die Fw-190-Piloten an der „Kanalfront“ oder der x-te grisselige Satz Bilder zur Me 109 („Dauerbrenner 109“).
Damit nicht genug: Die Herzensdame von Josef Priller als Rätselfrage? Die Ju 52 von Jerry Yagen über der „Ostfront“? Wie bitte? Deutschland hat damals einen verbrecherischen Angriffskrieg geführt; für derartige Verharmlosungen und tendenzielle Begriffe darf in KdL kein Platz sein.
Ansonsten würde ich mich über mehr Berichte zu den großen Restaurationsprojekten freuen. Ich denke an die LH-Superstar (selbst wenn sie als Ausstellungsstück enden wird), die Condor in Bremen, die Columbine von Präsident Eisenhower, die Aktivitäten in Duxford, und so weiter. Loben möchte ich die Berichte zum Wiederaufbau der F 13, zum Jumo 004 (echter Innovationssprung), zur Spitfire, dem schwedischen Luftfahrtmuseum, auch zu Eric Vormezeele, prima. Ein echtes Highlight war auch der Bericht über Michael Collins in Ausgabe 06/2019.
Zuletzt würde ich mich freuen, wenn die Hefte wieder etwas ansprechender gestaltet werden könnten. Es muss nicht bonbonfarben sein, aber ein wenig kontrastreicher und „griffiger“ wäre schon nett. Gegebenenfalls lässt sich auch der Abstand der Texte zum Heftrand geringfügig vergrößern. An dieser Stelle möchte ich auch an die großartigen 3D-Risse von Hans Redemann und seinen Nachfolgern in den alten KdL-Heften erinnern. Diesen Aufwand muss man sicherlich nicht treiben, aber die Zeichnungen von Michele Marsan finde ich teilweise recht „schlicht“.
Im übrigen bin ich grundsätzlich gerne bereit, mehr für ein gutes Heft zu bezahlen.

Dr. Joachim Glasenapp, 63075 Offenbach am Main

Schreiben lohnt sich!

Unter allen Leserbrief-Autoren des vergangenen Monats hat die Redaktion die neue Auflage des Buchs „Mondwärts – Der Wettlauf ins All“ verlost. Pünktlich zum 50. Jubiläum der Mondlandung gedenkt dieses Werk, angereichert mit vielen Bildern und Grafiken, der großen Errungenschaft im Jahr 1969. Gewonnen hat Günter Segenfelder aus Oberasbach.



Die in Leserbriefen geäußerte Meinung muss nicht mit der Redaktionsmeinung übereinstimmen. Wir behalten uns die Kürzung von Leserbriefen aus redaktionellen Gründen vor.



Liebe Leser, liebe Mitglieder, liebe Freunde,

Wer einmal offenen Auges während einer Luftfahrtveranstaltung an der Flightline entlanggeht, entdeckt sie schnell: **Unzählige Kameraobjektive richten sich auf die Flugzeuge** am Boden und in der Luft. Zahlreiche **Planespotter** sind auch bei uns gerne auf der Suche nach dem Objekt der Begierde, und so manch einer dieser knipsenden Besucher ist mittlerweile glückliches Mitglied in unserer großen Familie geworden.
Auch für unsere fotografierenden Mitglieder haben wir bei Quax schließlich einiges zu bieten. Wo sonst oft ein Zaun als Absperrung steht und die Flugzeuge einige Meter weiter geparkt werden, bieten wir etwas Unbezahlbares: **die Nähe zum Objekt.**
Besonders an unserem Hauptstadt-Standort Bienenfarm hat sich mittlerweile eine richtige **Community aus Fotografen** gebildet. Die Jungs und Mädels schauen auch abseits der zahlreichen Veranstaltungen immer mal wieder auf dem Flugplatz im Havelland rein und begleiten das Treiben am Boden und in der Luft. Der Werbeklassiker „Mittendrin statt nur dabei“ ist bei uns im Verein gelebte Realität. Das Salz in der Suppe unserer eingeschworenen Spottergruppe ist die Möglichkeit, die fliegenden Klassiker in jedem Detail und ohne störende Hintergründe abzulichten. Und der ein oder andere unserer Fotografen hat auch schon die Gelegenheit ergriffen, selbst in die Luft zu gehen und sich in der **„Air-to-Air-Fotografie“** zu versuchen.
Wenn Sie zum ersten Mal bei uns sind und nicht genau wissen, was Sie dürfen und was Sie besser lassen: Fragen Sie einfach jemanden mit einem Quax-Shirt oder einer gelben Weste. Alles Weitere ergibt sich dann im Gespräch, und Sie werden auch als Neuling erstaunt sein, **was bei uns so alles möglich ist.** Während der jetzt kommenden Wintermonate konzentriert sich unsere Arbeit jedoch erst einmal wieder auf die Schrauberwochenenden.









Spotten bei Quax

Peter Sparding, 1. Vorsitzender

Termine

02.11.2019
Jahreshauptversammlung Quax-Hangar, Paderborn

07. – 08.12.2019
Schrauberwochenende, Paderborn

04. – 05.01.2020
Schrauberwochenende, Paderborn

01. – 02.02.2020
Schrauberwochenende, Paderborn

07. – 08.03.2020
Schrauberwochenende, Paderborn

13. – 19.04.2020
Ausmotten, Bienenfarm

15. – 17.05.2020
Ostblock-Fly-in, Bienenfarm

03. – 05.07.2020
Stearman & Friends, Bienenfarm

24. – 31.07.2020
LeiseQuax, Bienenfarm



Quax – Verein zur Förderung von historischem Fluggerät e.V.
Quax-Hangar, Paderborn/Lippstadt Airport
Flughafenstraße 33
33142 Büren
Telefon: +49 2955 41798-24
www.quax-flieger.de
info@quax-flieger.de

Fotos: Quax



Die eiserne Faust

In den frühen 1990er Jahren machten sich Mitarbeiter der Firma Strela Aircraft Co. in Orenburg daran, eine Jak-9 nachzubauen. Es war die Zeit, als die große Warbird-Restaurierungsbewegung gerade begann. Die Jak-9 gilt als der erfolgreichste sowjetische Jäger im Zweiten Weltkrieg.

Text und Fotos: **Philipp Prinzing**





Im engen Cockpit dominiert der für die 1940er Jahre übliche Uhrenladen. Einzig das moderne GPS in der Mitte stört die Nostalgie etwas.

Strela konnte bereits mit dem Neubau der Jak-3 große Erfolge verzeichnen, und so entschloss man sich, auch den Erfolgsentwurf Jak-9 wieder zu bauen. Dafür holten sich die Verantwortlichen die Firma Shadetree Aviation aus den USA mit ins Boot. Man konnte auf originale Seriennummern zurückgreifen und auch auf Teile aus den ursprünglichen Produktionsjahren. Was man nicht mehr zur Verfügung hatte, wurde auf den alten Maschinen der Firma Jakowlew nachgebaut. Einzig beim Motor mussten die Ingenieure ein Zugeständnis machen. Den originalen Klimow V-12 gab es einfach nicht mehr, und so griff man ins Regal der US-Hersteller und wurde bei Allison mit dem V-1710-Zwölfzylinder fündig. Dies brachte nicht nur eine bessere Zuverlässigkeit, sondern auch eine hohe Verfügbarkeit von benötigten Ersatzteilen mit sich. Eine gute Wahl, die sich bis heute bewährt hat, denn aus der „neuen“ Produktionslinie fliegen noch die meisten der vermutlich 23 gebauten Exemplare. Eines davon ist die inzwischen in Deutschland beheimatete D-FIST (deutsch: Faust).

DIE NEUE JAK-9UM

Wie es sich anfühlt, in einem Jäger von 1944 zu fliegen, der aber tatsächlich erst 30 Jahre alt ist, erfahre ich beim Ostblock-Fly-in 2019 nahe Berlin. Einer der wärmsten Tage im Mai wird in den kommenden 30 Minuten noch heißer werden. Bereits am Vorabend habe ich probiert, mit meinen 1,80 Metern im hinteren Cockpit der D-FIST Platz zu nehmen: Gar nicht so einfach, wenn man bedenkt, dass man seine Beine unter einer massiven Querstrebe durchfalten und zumindest für den Einstieg eine recht unnatürliche Position einnehmen muss. Doch erst am Vormittag des darauffolgenden Tages passt es, und ich rutsche ganz leicht in die hintere Sitzschale, die nur durch den umgelegten Fallschirm etwas gepolstert ist. Die Sonne brennt von oben herab, und schon bevor der Motor überhaupt angelassen wird, komme ich mir vor wie in einer Sauna. Aber was bevorsteht, ist alle Umstände wert: ein Flug in einem Jagdflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg, den man nicht mal eben buchen kann. Vielen Dank an dieser Stelle an das Jak-Team Wümme für diese einmalige Aktion.

Die Schweißperlen tropfen mir unter der Fliegerhaube vom Gesicht. Der Pilot geht gut hörbar seine Checkliste durch, und als die Worte „Prop frei“ ertönen, weiß ich, dass es jetzt losgeht. Drei Propellerblätter drehen noch langsam am Sichtfeld vorbei, bevor vorne die Zündung zugeschaltet wird und die zwölf Zylinder beim ersten Schlag zum Leben erwachen. Die Zelle schüttelt sich unter der Kraft des noch im Leerlauf drehenden Allison. Über Funk kommt die Freigabe zum Rollen. In Schlangenlinien rollen wir langsam zum Rollhalt der

Schnittig und elegant steht die D-FIST auf dem Grün der Bienenfarm bei Berlin.



Piste 12 des Flugplatzes Bienenfarm. Die Sicht nach vorn ist für mich auf dem tiefen hinteren Jumpseat gleich null. Immer wieder hört man das Zischen der Bremsen, mit deren Impuls die Richtungsänderung angegeben wird. Das Zischen ist die entweichende Luft des Bremssystems, denn die Jak verfügt über ein Luftdrucksystem für die Bremsen, die Klappen und das Fahrwerk. Dies hat einen ganz einfachen Grund: Für den ursprünglichen Einsatzzweck in den Weiten der Sowjetunion und der Ausbildung in Sibirien wurde ein zuverlässiges System gesucht, welches niedrigen Temperaturen standhalten konnte. Denn Hydrauliköl kann bei Minusgraden gefrieren und auch elektrische Bauteile bei unwirtlicher Kälte ihren Dienst versagen. Daher entschied man sich für diesen einfachen Weg, denn Luft kann weder gefrieren noch verdampfen.

Am Rollhalt angekommen, beginnen die letzten Checks vor dem Start. Der Pilot schiebt den Leistungshebel nach vorn und macht den Magnetcheck. Alles funktioniert einwandfrei. Wir warten noch den anfliegenden Verkehr ab. Es dauert einige Zeit, bis die Bahn frei ist. Wir brauchen die ganze Piste für uns, denn die Jak ist, wenn sie erst mal fliegt, schon kurz nach dem Takeoff sehr schnell. Da wäre ein langsam fliegender Doppeldecker eine leichte Beute. Wir schwitzen in unserem Cockpit, die Sonne brennt von oben auf uns herab, und von unten füllt die Hitze des großen Wasserkühlers den engen Raum. Auch die leicht geöffnete Haube bringt keine wirkliche Abkühlung. Die Bordwände reichen bis weit über die Schultern, und man wird das Gefühl nicht los, von einer eisernen Faust umschlossen zu sein: eng, heiß und mit wahnsinniger Kraft.

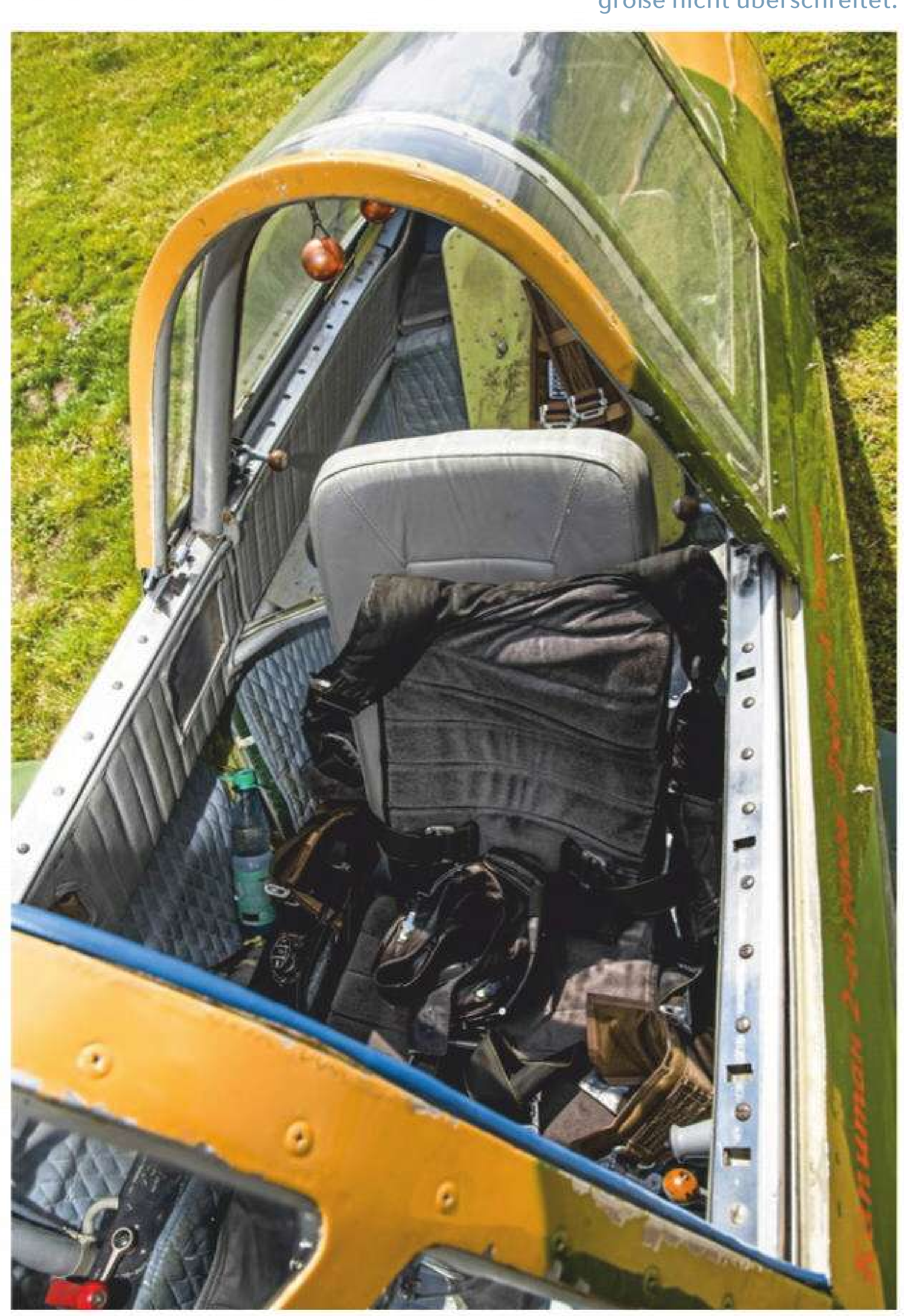
WIE EIN MESSER

Als wir nach einer gefühlten Ewigkeit auf die Piste rollen und der Gashebel gefühlvoll nach vorne geschoben wird, sind die Kraft und die Geräuschkulisse unglaublich. 1450 PS zerren am mächtigen Hamilton-Standard-Dreiblattprop, während wir Fahrt aufnehmen. Das Heck kommt hoch, und erstmals kann auch ich in Startrichtung sehen. Die Unebenheiten der Piste werden fast ungedämpft an den Rücken weitergegeben. Nach ungefähr 600 Metern gibt uns die Erde frei, und die D-FIST schießt wie eine Kugel in den Himmel. Das stellt alles bisher im Cockpit Erlebte in den Schatten. Die Landschaft zieht schnell vorbei, und die Häuser werden immer kleiner.

Das Fahrwerk wird eingezogen, auf den Flächen verschwinden die kleinen, rot-weißen Stäbchen, die als optische Kontrolle für die ordnungsgemäße Funktion des Fahrwerks dienen. Der Pilot fragt über Funk, ob alles okay ist. Ich kann ihn trotz gutem Headset kaum verstehen. Ich nicke nur, hebe die Hand und zeige ihm den aufgerichteten Daumen, als er sich kurz umdreht.

Wir steigen schnell auf über 2500 Fuß, müssen jedoch vorerst etwas Strecke machen, damit wir nicht an den Luftraum der Berliner Flughäfen stoßen. Wir erreichen das vorher festgelegte Zielgebiet innerhalb weniger Sekunden, denn wir sind zu einem Videoflug mit einer North American T-6 verabredet. In dieser sitzen Kameramann Roman und Pilot Schrambo, die die Aufnahmen vom Highlight des Ostblock-Fly-ins machen sollen. Die Sache gestaltet sich aber nicht so leicht, denn die Geschwindigkeiten könnten nicht unterschiedlicher sein. Die Jak hat mit ausgefahrenen Klappen eine Stall Speed von 150 km/h. Nähert man sich dieser an, wird die Steuerung weicher und ist nicht mehr so exakt kontrollierbar. Doch wenn sie einmal ihre Wohlfühl-Speed erreicht hat, dann fliegt die Jak wie ein scharfes Messer: punktgenau. Mit minimalen Bewegungen am Knüppel schneiden wir durch die Luft und peilen unser Ziel an. Beim ersten Anflug überschießen wir die T-6, doch der zweite Join-Up funktioniert, und wir drehen einige Runden

Den Jumpseat erreicht man, wenn man die Beine ordentlich verbiegt und eine gewisse Körpergröße nicht überschreitet.





Der Motor der D-FIST hat gerade einmal 80 Stunden auf der Uhr. Er liefert rund 1450 Pferdestärken.



In der Luft ist die Jak eine wahre Freude. Ihre Jagdflugzeug-Gene sorgen heute für jede Menge Spaß beim Piloten und beim Fluggast.



mit dem Fotoflugzeug. Dann wechseln wir das Programm und kreuzen nach Anweisung des erfahrenen Tornadopiloten im T-6-Cockpit noch mehrfach den Flugweg der Texan, um möglichst dynamische Aufnahmen zu bekommen. Das Intercom zur internen Verständigung haben wir kurzerhand ausgeschaltet, da die vorherrschende Lautstärke immer wieder die Mikrofone öffnet und man daher ein unangenehmes Rauschen im Ohr hat. So kann man den kraftvollen, satten Klang des US-Triebwerks genießen. Als wir mit den Videoaufnahmen fertig sind, lassen wir es nochmal richtig krachen. Die Wendigkeit ist unglaublich, eine Rolle ist extrem schnell geflogen. Die anliegende Geschwindigkeit von rund 500 km/h ist eine wahre Freude!

Wir sind schnell wieder in der Nähe des Platzes und holen uns über Funk die Freigabe für einen „Fotovorbeiflug“. Die Flugleitung erteilt uns diese gern und schafft uns gleichzeitig genügend Platz im Luftraum rund um EDOI. Nach dem Überflug gehen wir in den Gegenanflug. Das Fahrwerk wird ausgefahren, die Klappen kommen heraus. Auch die Landegeschwindigkeit ist nicht zu verachten. 180 km/h liegen am Staurohr an, als wir in den Endanflug gehen und uns auf die Bahn ausrichten. Die Landung sitzt, doch muss man bis zum absoluten Stillstand auf der Hut bleiben, dass einen die eiserne Faust am Ende nicht doch noch zerdrückt und man einen Ringelpietz verursacht. Die Arbeit mit den Seitenruderpedalen verlangt wirklich die ganze Aufmerksamkeit des Piloten. Als die Haube wieder ein Stück geöffnet werden kann, bin ich glücklich über die frische Luft, die in das Cockpit hineinströmt.

DIE FAUST LÄSST LOS

Am Abstellpunkt angekommen, brüllt der Allison ein letztes Mal auf, bevor er abgestellt wird und Ruhe einkehrt. Ich öffne meine Haube und löse mein Gurtzeug. Durchgeschwitzt und tief beeindruckt sitze ich noch kurz auf dem Rand des Cockpitrahmens. Beim Händeschütteln mit dem Piloten bedanke ich mich für die unglaubliche Erfahrung. Sie sorgt bei mir dafür, dass ich noch mehr Respekt für die heutigen und besonders für die damaligen Piloten empfinde. Sich mit einem solchen Gerät in die Luft und sogar noch in einen Luftkampf zu wagen, erfordert einiges an Übung und Erfahrung.

Als ich meine Füße wieder auf festen Boden setze und mich nochmals zur 9 umdrehe, die dort mit einem vor Hitze knisternden Motor steht, bin ich begeistert von dem alten/neuen sowjetischen Jagdflugzeug mit dem amerikanischen Motor. Was die Firma Strela hier geschaffen hat, ist eine absolut gelungene Mischung aus historischem Fluggerät und zuverlässiger und noch verfügbarer Technik.

Der Flug mit der D-FIST wird mich noch lange in Gedanken begleiten, er hat für mich neue Maßstäbe gesetzt. Am Abend falle ich erschöpft in mein Bett und denke über das Erlebte nach. Ich bin am Ende auch ein wenig froh darüber, dass diese „eiserne Faust“ ihren Griff gelöst und mich wieder freigegeben hat.

Ein Bariton auf Kriegspfad

NEBEN ALFRED LINDENBERGER (KLASSIKER 6/2019) FANDEN AUCH ANDERE JAGDFLIEGER DES ERSTEN WELRKRIEGS NACH 1935 DEN WEG ZURÜCK IN DIE PILOTENKANZEL EINES EINSATZVERBANDES. SEHR UNGLÜCKLICH VERLIEF DER WEG VON KARL HAMMES, DEM EINE ANDERE KARRIERE OFFENGESTANDEN HÄTTE.

Text: **Jörg Mückler**; Fotos: **Archiv Mückler**

Erst Ende Oktober 1939 entdeckten deutsche Suchkommandos das Wrack der am 6. September abgeschossenen Bf 110, 2N+IH. Dabei wurde auch das Feldgrab von Karl Hammes lokalisiert.





Im August 1930 findet sich in einer Salzburger Zeitung diese bemerkenswerte Passage: „Wenn Hammes den Figaro singt, kann man sicher sein, daß das Festspielhaus ausverkauft ist.“ Das ist jedoch nur eine von vielen Pressestimmen, die zwischen 1927 und 1935 den lyrischen Bariton Karl Hammes im In- und Ausland mit Lob überhäuften. Es kann nur spekuliert werden, was einem gefeierten Opernstar, der sich laut „Salzburger Morgenblatt“ vom 5. September 1930 „zu einem der besten Mozart-Sänger heranzubilden scheint“, bewogen hat, einer solch verheißungsvollen Karriere Ade zu sagen. Es kann nicht einmal ausgeschlossen werden, dass Hermann Göring, dem in einer seiner vielen Funktionen auch die preußischen Staatsbühnen unterstanden, den einstigen Fliegerkameraden und jetzt populären Sänger aus Prestigegründen in die neue Luftwaffe lockte. Vielleicht traf dieses Angebot auf einen innerlich unruhigen Menschen, der wie viele andere einfach nicht vom Fliegen lassen konnte und nun glaubte, eine letzte Chance unbedingt wahrnehmen zu müssen. Für Hammes bedeutete diese Entscheidung nicht nur das Ende seiner künstlerischen, sondern auch seiner fliegerischen Laufbahn. Geboren wurde Karl Hammes am 25. März 1896 auf einem Weingut in Zell

Karl Hammes trat am ersten Kriegstag als Fahnenjunker in das Fußartillerie-Regiment Nr. 9 ein. Von hier wechselte er Ende 1916 zur Fliegertruppe.



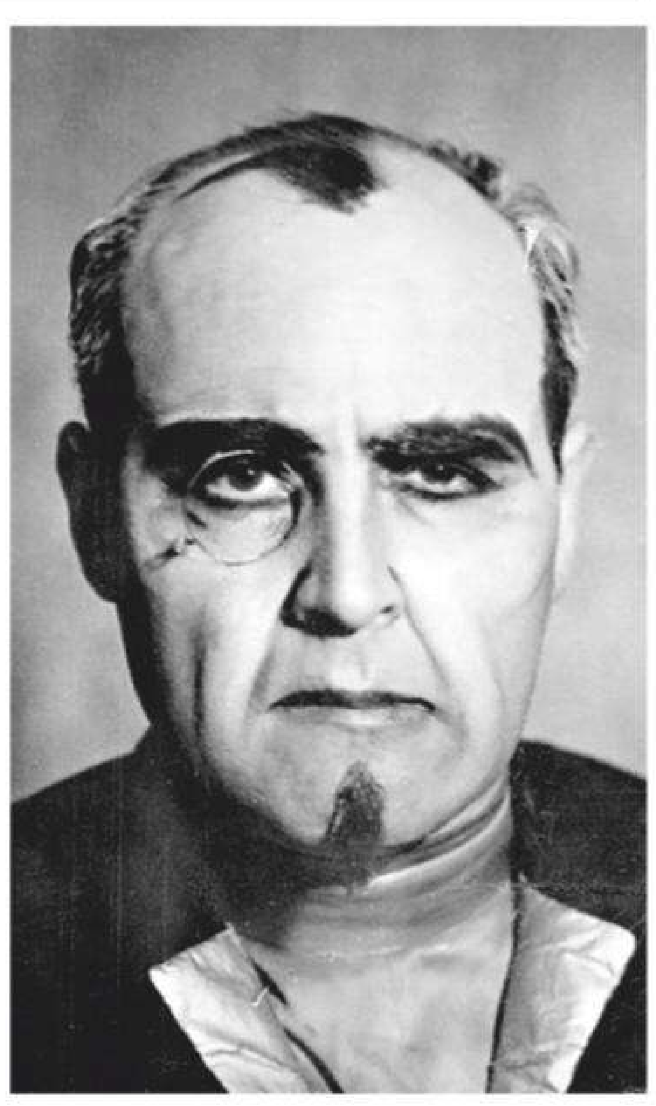
an der Mosel, das damals zur preußischen Rheinprovinz gehörte. Es zog ihn zum Militär. Am 2. August 1914 trat Hammes als Fahnenjunker in das Schleswig-Holsteinische Fußartillerie-Regiment Nr. 9 ein und befand sich nach kurzer Ausbildung ab dem 13. Oktober 1914 mit der 6. Batterie in Frankreich an der Front. Bereits am 30. März 1915 hatte er sein Leutnantspatent in den Händen. Er nahm mit der 3. Armee an den schweren Schlachten in der Champagne teil. Anfang Oktober 1915 wurde sein Regiment auf den Balkan verlegt. Nach Niederwerfung der Serben erstarrte auch diese Front an der griechischen Grenze im Stellungskrieg. Den monotonen Tagesabläufen entfloh Karl Hammes am 9. November 1916 zur Fliegertruppe.

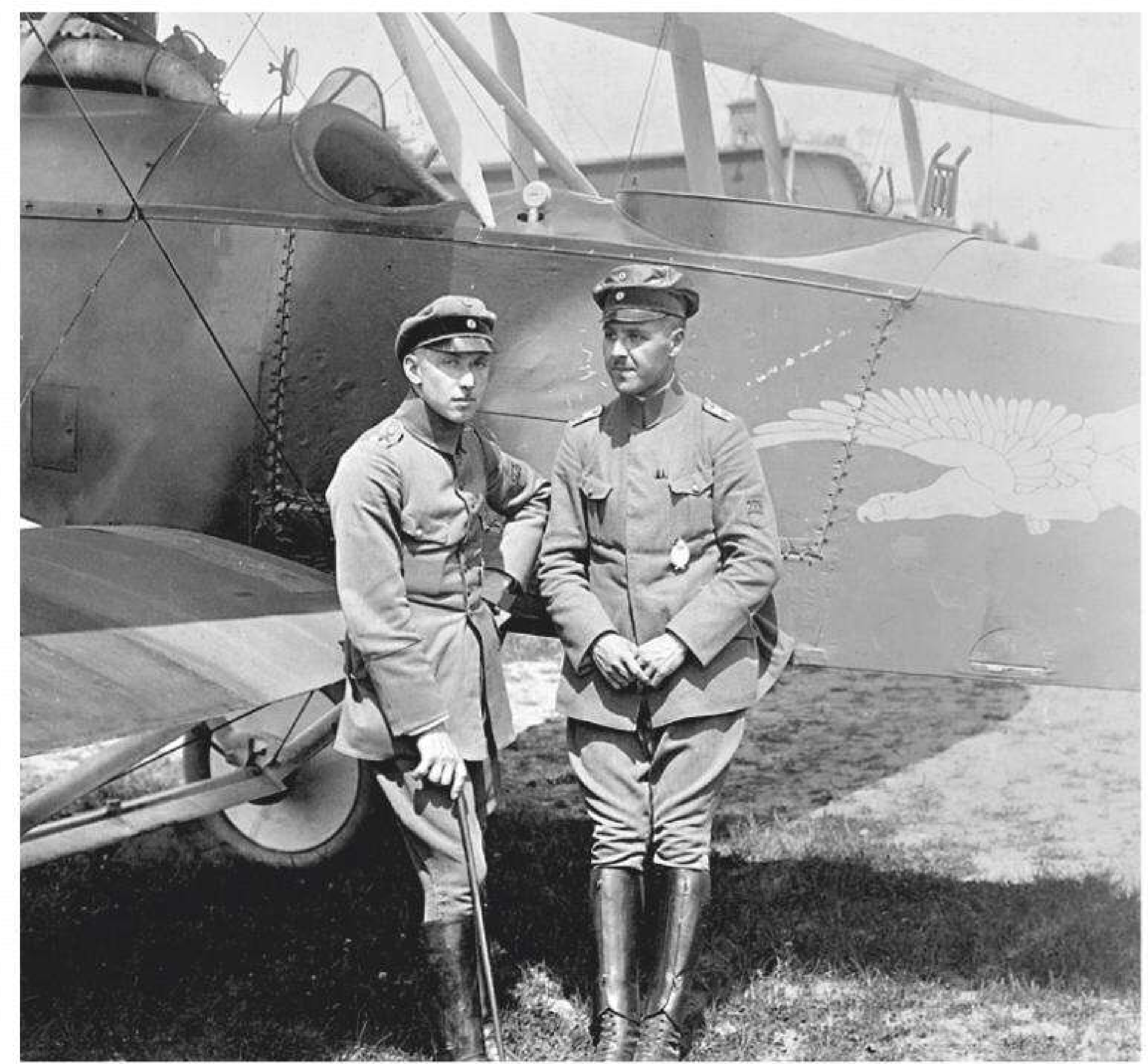
DAS VORLÄUFIGE AUS BEI DER JASTA 35

Bei der Flieger-Ersatzabteilung (FEA) 1 erhielt er seine fliegerische Grundausbildung an der Fliegerschule Johannisthal. Über die württembergische FEA 10 gelangte Hammes am 22. März 1917 zum Flugpark der Armeeabteilung A, die die Front in Lothringen hielt. Dort erreichte ihn am 9. April 1917 eine Anforderung der für die Fernaufklärung bis nach ToulEpinal eingesetzten Flieger-Abteilung (A) 276. Mit ihm rückte als Beobachter Oberleutnant Horst Vogel nach. Doch schon am 2. August 1917 verließ Hammes die Abteilung wieder, um sich als Jagdflieger einer neuen Herausforderung zu stellen. Nach einem Kurztraining bei der



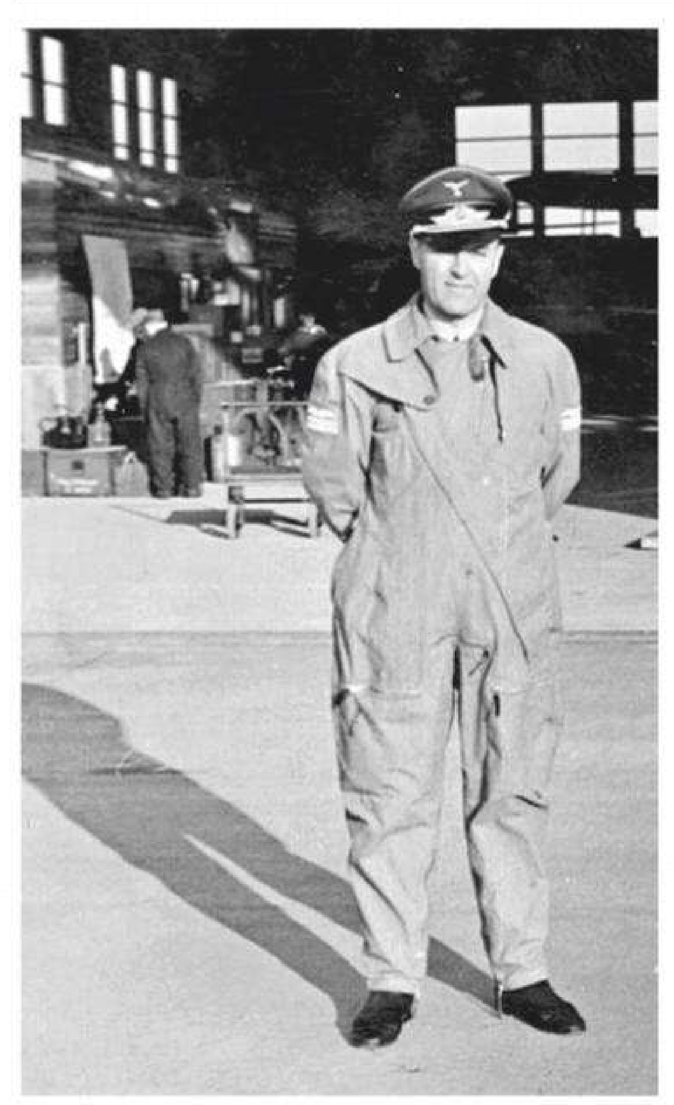
Karl Hammes vor seiner Rumpler C IV bei der FA (A) 276. Die Verwendung individueller Abzeichen war bei Doppelsitzern nicht die Regel, da die Besatzungen zu oft wechselten.


Kaum zu erkennen: Karl Hammes in der Rolle des Dapertutto in „Hoffmanns Erzählungen“ aus dem Jahr 1929.


Mit seinem Beobachter Oberleutnant Horst Vogel absolvierte Karl Hammes die meisten Einsätze bei der FA (A) 276, die auch als „Kronprinzenstaffel“ bezeichnet wurde.



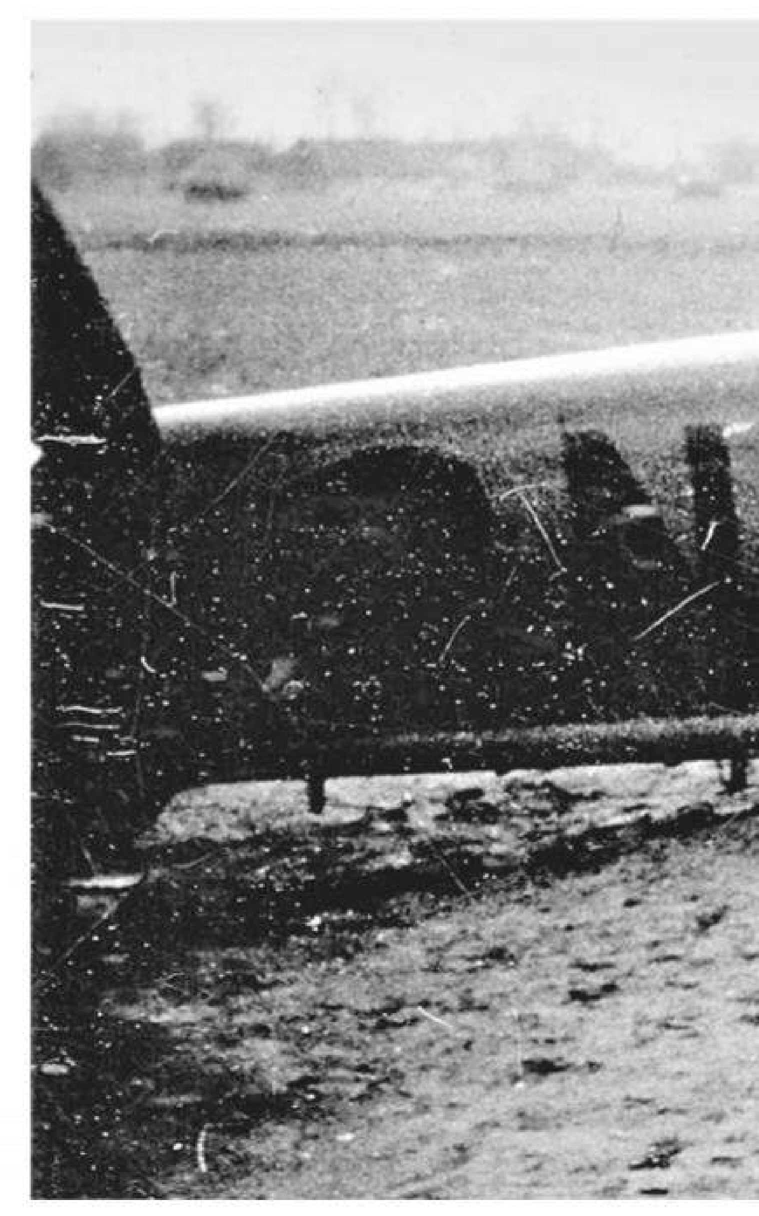
Bei den Salzburger Festspielen hinterließ Karl Hammes in seiner Paraderolle als Don Giovanni wiederholt bleibende Eindrücke.



Im Sommer 1939 übernahm Major d.R. Karl Hammes in Jüterbog-Damm die soeben formierte 1. Staffel des ZG 1.



Der einst gefeierte Opernstar in nachdenklicher Pose. Das ist nach bisherigem Wissensstand das letzte Foto von Karl Hammes.



Jagdstaffelschule 1 führte ihn sein weiterer Weg zur Jagdstaffel (Jasta) 35, die sich soeben von einer preußischen in eine bayerische Einheit verwandeln musste und unter Oberleutnant Otto Deßloch an die Flandernfront zog.

Als sich Hammes am 11. August bei Deßloch meldete, war soeben mit Unteroffizier Wilhelm Thuir ein weiterer Flugzeugführer der Jasta 35 in den Tod gestürzt. Kein gutes Omen für einen Neuankömmling. Nach einer Schlechtwetterperiode konnte der Flugbetrieb am 31. August fortgesetzt werden, und der Stern des Karl Hammes begann seinen steilen, aber kurzen Aufstieg. Dem Neuling konnten in nur drei Tagen drei siegreiche Luftkämpfe anerkannt werden. Ein vierter folgte am 9. September, doch diesmal kam auch Hammes nicht unbeschadet davon: Bauchschuss, Armschuss links, Handschuss rechts, Oberschenkelschuss rechts, Zehenschuss rechts. Dass er noch innerhalb der eigenen Linien landen konnte, dürfte einem besonderen Glücksengel zu verdanken sein. Erst am 9. März 1918 war Hammes als „garnisons-verwendungsfähig Heimat“ hergestellt. Am 4. Februar 1919 legte er die Uniform ab.

VON DER OPERNBÜHNE ZUM FLIEGERHORST

Arbeitslose Flieger gab es nach dem Krieg zuhauf. Karl Hammes besaß allerdings neben seinem fliegerischen Potenzial noch eine ganz anders geartete Begabung, aus der sich mit etwas Fleiß und Glück eine neue berufliche Existenz aufbauen ließ: Er verfügte über eine sanfte Baritonstimme und ein angeborenes Spieltalent. Nach Gesangsstudien in Köln und Essen avancierte er schnell zum ersten lyrischen Bariton des Stadttheaters Köln. 1927 erreichte ihn eine Verpflichtung zur soeben eröffneten Berliner Kroll-Oper. Hier glänzte er als Rigoletto und Don Giovanni. 1929 erhielt er ein Engagement an der Staatsoper Wien und nahm mehrmals an den Salzburger Festspielen teil. Im Herbst 1935 kehrte Hammes an die Berliner Staatsoper zurück. Sein Repertoire umfasste über 30 Gesangspartien. Sein Publikum begeisterte er auch in Paris, Genf und Kairo.

Was Hammes am 10. Juni 1937 nach einer Reserveübung bei der Fliegerhorstkommandantur Lübeck-Blankensee und Beförderung zum Oberleutnant d.R. zum Wiedereintritt in die Luftwaffe bewog, ist nicht bekannt. Zum Jahresende gehörte er der Fliegerhorstkommandantur Jüterbog-Damm an, wo sich 1939 die I. Gruppe des Zerstörergeschwaders 1 formierte. Als Major d.R. übernahm Hammes die 1. Staffel. Auch sein Gruppenkommandeur Major Joachim-Friedrich Huth war ein Veteran aus dem Ersten Weltkrieg. Seit dem 25. August 1939 lag die I./ZG 1 als Teil der Flieger-Division 1 und der vom General der Flieger Albert Kesselring befehligten Luftflotte 1 auf Einsatzhäfen in Pommern. Die 1. Staffel hatte einen Platz bei Regenwalde bezogen. Karl Hammes erwartete ungeduldig den Startbefehl zum „Ostmarkflug“. Der 43-Jährige schrieb an die Eltern: „Unsere vorläufigen Gegner, die Polen, werden uns in der Luft keine großen Aufgaben zu lösen geben, dazu sind wir zu überlegen. Es müßte ein übler Zufall sein, wenn mir dabei etwas passieren sollte.“ Doch Karl Hammes sollte sich täuschen, und der „üble Zufall“ trat ein. Denn für die Luftwaffe sollte dieser Feldzug kein Spaziergang werden. 285 deutsche Flugzeuge mussten nach 28 Tagen aus den Bestandslisten gelöscht werden. Von 95 Bf 110 kehrten zwölf nicht zurück.

Der Verlust von Karl Hammes und seinem Bordfunker Oberfeldwebel Walter Steffen ist gut dokumentiert, wenngleich über den Einsatz der I./ZG 1 an diesem Tag die Informationen rar sind. Einen Totalverlust hatte es bereits am 2. September gegeben, als Hauptmann Wendelin Freiherr von Müllenheim-Rechberg, Staka 3./ZG 1, der Flak zum Opfer fiel. Vier Tage später traf es Hammes. Am Vormittag hatte seine Staffel einen Stuka-Angriff auf Punktziele der Festung Warschau abzuschirmen. Dabei war auch Oberleutnant Victor Mölders, jüngerer Bruder von Werner Mölders. In 1200 Metern Höhe wurde der Verband von sechs polnischen Jagdeinsitzern PZL P.11c angegriffen. Hammes erhielt mehrere Treffer in seine Bf 110 C-1, die das Bordschützen-MG zerstörten und ihn schließlich tödlich trafen. Steffen berichtete später, dass er einen lauten Aufschrei wahrnahm und Hammes in seinem Sitz zusammensinken sah. In einem flachen Gleitwinkel schlitterte die Maschine auf ein freies Feld am nördlichen Dorfrand

Hammes‘ Bf 110 wies mindestens einen Flaktreffer und mehrere MG-Einschüsse auf. Bei der Bauchlandung wurde Bordfunker Walter Steffen herausgeschleudert und überlebte.

von Wojcieszyn, 18 Kilometer westlich von Warschau. Beim Aufprall wurde Steffen herausgeschleudert und verlor das Bewusstsein. Wenig später erschienen polnische Soldaten am Absturzort. Der wieder zu sich gekommene Steffen machte auf seinen reglos in der Kanzel sitzenden Vordermann aufmerksam, worauf ihm ein Arzt mitteilte: „Capitano tot.“

EINER VON 413 – DAS FINALE

Steffen wurde in ein Lazarett eingewiesen und angemessen versorgt. Vier polnische Piloten von drei Jagdstaffeln kommen als Bezwinger in Betracht, weshalb hier nicht spekuliert werden soll. Steffen kehrte gesund nach Deutschland zurück. Sein Pilot wurde von Dorfbewohnern am Absturzort begraben. Die Stelle blieb jedoch unbezeichnet, sodass Luftwaffenführung und Familienangehörige über sein Schicksal zunächst im Ungewissen blieben.

Erst als sich Karl Hammes nicht zurückmeldete (auch nicht verspätet über die Sowjetunion, wie einige Kameraden), begannen intensive Nachforschungen. Nach dreitägiger Suche fand eine Streife der Feldgendarmerie-Abteilung (mot.) 531 am 29. Oktober die vermisste Maschine. Die linke Tragfläche der 2N-IH wies einen Flaktreffer, Rumpf und Tragflächen zahlreiche MG-Einschüsse auf. Die Bordwaffen waren ausgebaut.

Das oberirdisch nicht mehr kenntliche Grab konnte nach gründlichen Befragungen und anschließenden Bodenuntersuchungen ermittelt und geöffnet werden. Zweifelsfrei



Kein dauerndes Ruherecht: Das 1939 von der Wehrmacht in Warschau angelegte Grab gilt inzwischen als unauffindbar.

enthielt es die sterblichen Überreste des Staka der 1./ZG 1 als einen von 413 der bis zum 30. September 1939 als gefallen oder vermisst gemeldeten Angehörigen des fliegenden Personals der deutschen Luftwaffe. Nach zunächst provisorischer Herrichtung vor Ort wurde das Grab später auf den Soldatenfriedhof Warschau-Powazki, Block III, Reihe 24, Nr. 1390 verlegt. Dort ging es nach 1945 verloren und ist bis heute vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. nicht aufgefunden worden.

Das erste ZG 1

Das ZG 1 gehörte zu den glücklosen Verbänden der Luftwaffe und setzte kaum Akzente. Die I. Gruppe formierte sich im Mai 1939 in Jüterbog-Damm, die II./ZG 1 parallel in Fürstenwalde/Spree. Ohne Geschwaderstab zogen beide Gruppen im September 1939 im Bestand der Flieger-Division 1 (Luftflotte 1) in den Feldzug gegen Polen. Nur die I./ZG 1 war mit Bf 110 C, die II./ZG 1 hingegen mit Bf 109 E ausgestattet. Beide Gruppen wurden im Juni 1940 aufgelöst. Das nach Ausbruch des Luftkriegs gegen England 1940 eingeführte, inoffizielle Abzeichen der 1. Staffel – preußischer Adler fängt englischen Löwen – war realitätsfern und tauchte nicht wieder auf.

Der einsame Falke

DIE FOCKE-WULF A 43 FALKE WAR KURZZEITIG DAS MODERNSTE UND AUCH SCHNELLSTE EUROPÄISCHE REISE- UND LUFTTAXIFLUGZEUG. OBWOHL ERFOLGREICH GETESTET UND AUCH SEHR ZUVERLÄSSIG IM FLUGBETRIEB, WAR DEM FALKEN KEIN SERIENBAU VERGÖNNT – EINE FOLGE UNGLÜCKLICHER POLITISCHER UMSTÄNDE.

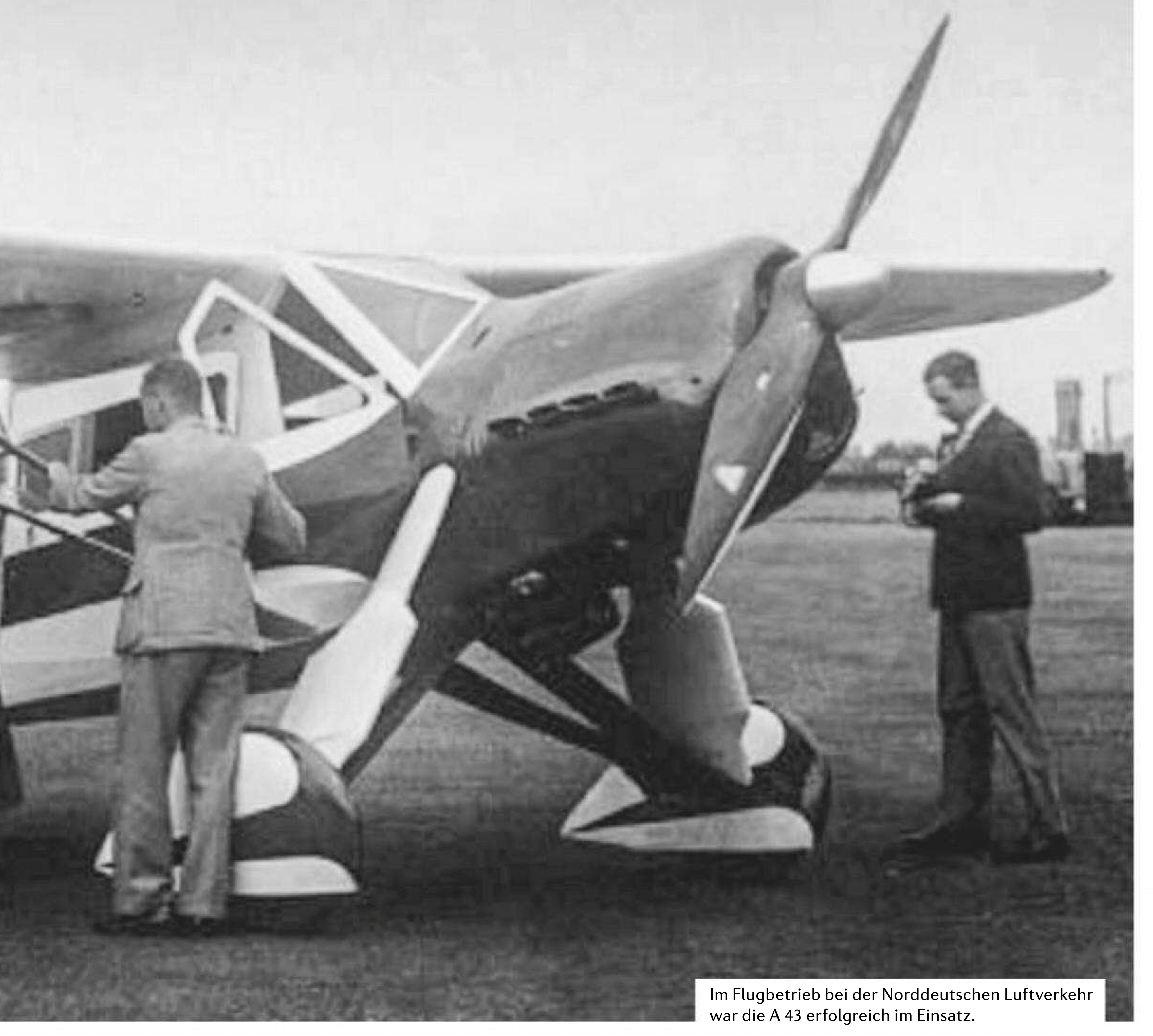
Text: **René Scheer**; Fotos: **Archiv Scheer (1), Nachlass Paul Klages (4)**



Henrich Focke führte sein Werk mit Umsicht und finanzieller Zurückhaltung. Sicher ist diesem Geschäftsgebaren letztlich auch zu verdanken, dass Focke-Wulf nie in finanzielle Schieflage geriet und es 1931 gelang, mit den größeren, aber insolventen Albatros-Werken zu fusionieren. Flugzeuge wurden bei der Focke-Wulf Flugzeugbau AG wenige gefertigt: In den Jahren von 1924 bis 1927 waren es nur 30 Maschinen, die die Werkshallen verließen. Henrich Focke ließ nur bauen, was verbindlich bestellt war.

Seine erfolgreiche Verkehrsmaschine A 16 schlug allein mit 20 Exemplaren zu Buche. Da sich die USA in den 20er Jahren besonders auf dem Gebiet der Schnellflugzeuge eine Führungsposition erarbeitet hatten und deutsche Bedarfsgesellschaften wie die Norddeutsche Luftverkehr AG unter Conny Edzard ebensolche Flugzeuge forderten, machte Focke eine Ausnahme und ließ in seiner Entwurfsabteilung ein einmotoriges Lufttaxi entwickeln. Die Leitung von Entwurf und Konstruktion übertrug er Paul Klages. Klages hatte 1930 den soliden Typ A 33 Sperber in eigener Verantwortung vom Entwurf bis zur Fertigung gebracht. Der Sperber bediente die Lufttaxi-Linien bereits zuverlässig, allerdings war den Kunden die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit 150 km/h zu langsam.

Das neue Flugzeug bekam die Werksbezeichnung A 43 Falke (Focke-Wulf verwendete traditonell Vogelnamen) und sollte mindestens 50 km/h schneller sein. Das konnte nur durch eine Neukonstruktion mit optimierter Aerodynamik und stärkerer Motorisierung erzielt werden. Der Bauauftrag wurde 1930 erteilt, und bereits Ende Mai 1932



Im Flugbetrieb bei der Norddeutschen Luftverkehr war die A 43 erfolgreich im Einsatz.

Technische Daten

Focke-Wulf A 43 Falke

Hersteller: Focke-Wulf Flugzeugbau AG
Verwendung: Verkehrsflugzeug
Sitzplätze: 3 (1 Pilot, 2 Passagiere)
Triebwerk: Argus As 10 mit 220 PS
Spannweite: 10,00 m
Länge: 8,30 m
Höhe: 2,30 m
Flügelfläche: 14 m²
Leermasse: 725 kg
Zuladung: 400 kg
max. Startmasse: 1125 kg
max. Geschwindigkeit: 255 km/h
Dienstgipfelhöhe: 5100 m
Reichweite: 1050 km



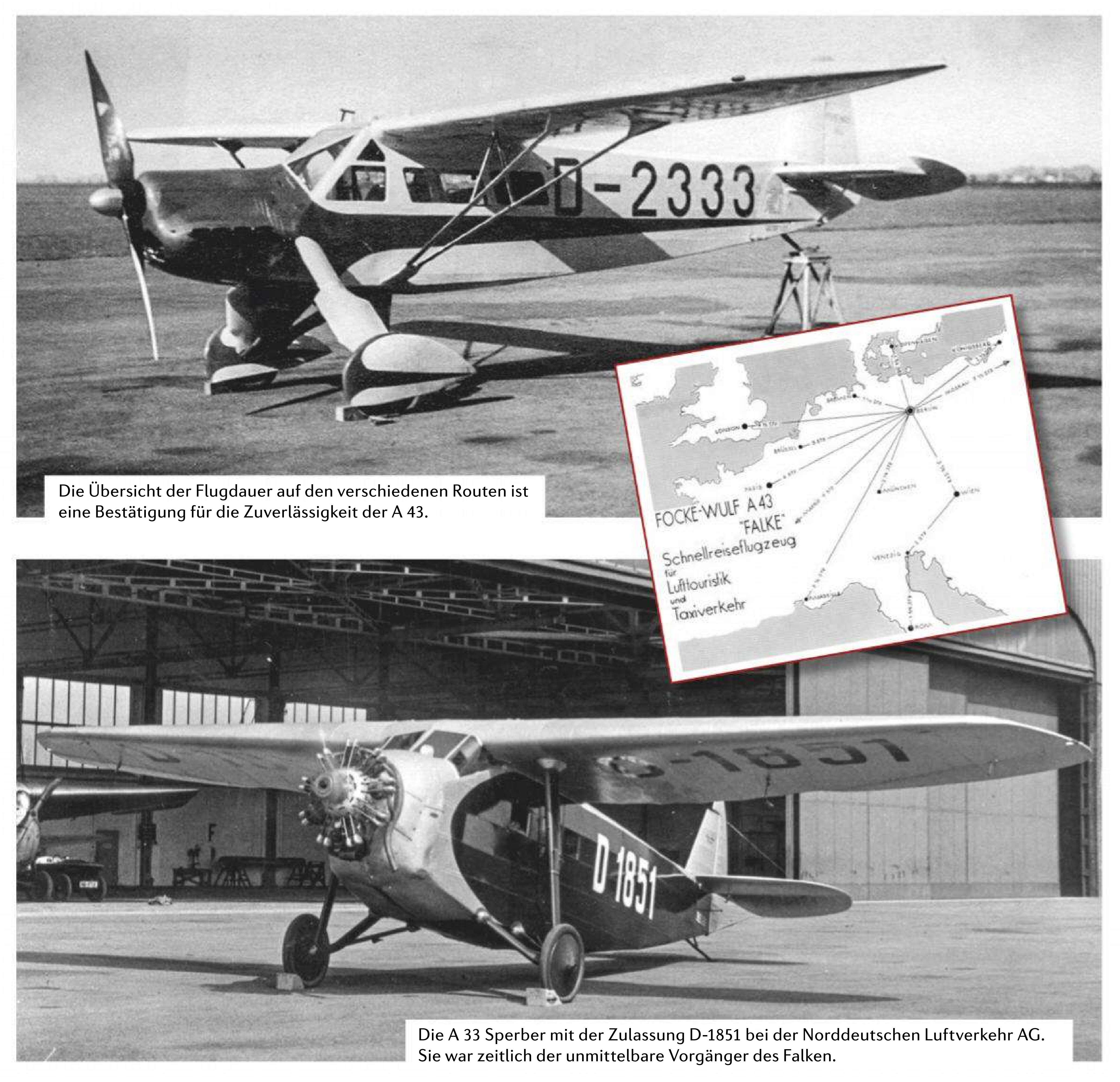
war die Maschine mit der Werknummer 127 fertig und ging im Juni in den Einflug.

Die A 43 zeichnete sich durch äußerst gutmütige Flugeigenschaften aus, und die Wahl des 220 PS starken Argus As 10 führten in Verbindung mit den aerodynamischen Neuerungen tatsächlich zu einer Übererfüllung des angepeilten Wertes von 200 km/h: Der Falke erzielte 255 km/h und überbot seinen Vorgänger, die A 33, somit um fast 100 km/h!

Die A 43 war ebenfalls als Hochdecker ausgelegt, allerdings mit V-Stielen verstrebt, und wies den charakteristischen Zirkonia-Flügel auf. Die Streben waren verchromt, Um den Luftwiderstand möglichst gering zu halten, waren die Übergänge sorgfältig verkleidet und die Trennfugen minimiert worden. Das Rumpfgerüst war ein Chrom-Molybdän-Stahlrohr-Fachwerk mit Stoffbespannung. Die Kabine bestand aus Sperrholz und war stoffbespannt, das Triebwerk mit Aluminium verkleidet. Die dreisitzige Kabine wurde mit splittersicherem Glas ausgestattet. Der Innenraum war schallgedämpft und mit Velours ausgeschlagen. Es gab Gepäcknetze und komfortable Reisesitze mit Armlehnen für die Passagiere. Allerdings fiel an der Maschine eine Besonderheit auf: Obwohl sie auf Geschwindigkeit getrimmt war, fehlten der A 43 Landeklappen.

FEHLENDE LANDEKLAPPEN

Die Zulassung erhielt die Fw 43 im August 1932, sie bekam die Kennung D-2333. Am 26. September wurde sie in Berlin-Tempelhof offiziell präsentiert und im Oktober auf der DELA in Berlin als schnellstes Lufttaxi aus-



Die Übersicht der Flugdauer auf den verschiedenen Routen ist eine Bestätigung für die Zuverlässigkeit der A 43.

Die A 33 Sperber mit der Zulassung D-1851 bei der Norddeutschen Luftverkehr AG. Sie war zeitlich der unmittelbare Vorgänger des Falken.

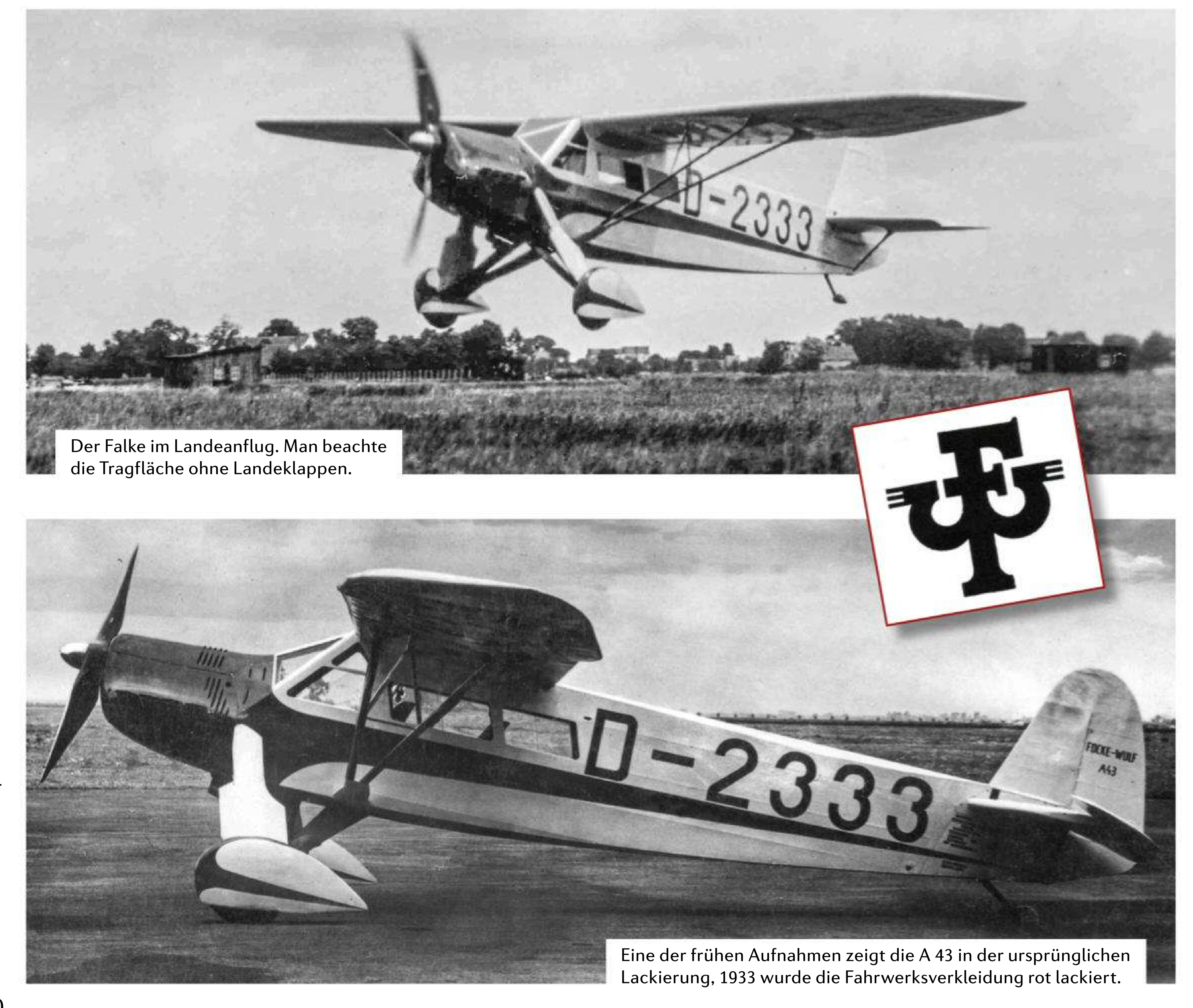
gestellt. Kurt Tank, inzwischen als Technischer Direktor bei Focke-Wulf tätig, war nach der Erprobung der A 43 im Flug ebenfalls von deren Leistungsfähigkeit begeistert. Edzard gelang sogar das Kunststück, die A 43 auf einer Fläche von 50 mal 250 Metern zu landen – ohne Landeklappen. Dennoch waren gerade die fehlenden Landeklappen ein Grund für die ablehnende Haltung der Deutschen Luft Hansa gegenüber der kleinen Maschine.

100 KM/H SCHNELLER

Die Landegeschwindigkeit von etwa 110 km/h war den Verantwortlichen der DLH um mindestens 20 km/h zu hoch. Tatsächlich wäre bei Focke-Wulf das Problem leicht durch das Nachrüsten hydraulisch betätigter Landeklappen zu lösen gewesen, damit hätte man alle Erwartungen an die Maschine erfüllt und den Serienbau ermöglicht. Doch die Machtübernahme der Nationalsozialisten machte im Jahr 1933 alle Pläne zunichte. Obwohl die A 43 seit Oktober 1932 erfolgreich als Lufttaxi ihre Dienste ausübte und alle Flüge störungs- und komplikationsfrei verliefen, war im Juni Schluss mit den Passagierflügen.

Die Norddeutsche Luftverkehr AG wurde aufgrund der grundsätzlichen Liquidierung aller Bedarfsgesellschaften durch die Nationalsozialisten aufgelöst und damit alle Hoffnungen auf Bestellungen von regionalen Flugdiensten zerschlagen. Das Reich übernahm die A 43, und nach Eingliederung in die RLM-Typenliste wurde sie in Fw 43 umbenannt. Bis zum November 1934 war der Falke mutmaßlich als Kuriermaschine des RLM im Einsatz, aber sie blieb ein Unikat und damit wirtschaftlich völlig uninteressant.

Schon im November 1934 verschenkte Oberst Milch die Maschine nach Bulgarien. Dort sollte sie als persönliches Lufttaxi für König Boris III. eingesetzt werden. Die Überführung nach Sofia erfolgte im Dezember durch Oberleutnant Popgantschew. Dieser auf der Fw 43 unerfahrene Pilot vollbrachte eine Höchstleistung, denn nicht nur schlechtes Wetter trübte seinen Flug: Bei der Maschine war die moderne Funkanlage ausgebaut worden, lediglich Kompass und Uhr standen ihm zur Navigation zur Verfügung. Popgantschew meisterte jedoch alle Schwierigkeiten und landete glücklich in Sofia. In Bulgarien erhielt die Fw 43 die Kennung LZ-MIL. Über ihr weiteres Schicksal ist leider nichts bekannt.



Der Falke im Landeanflug. Man beachte die Tragfläche ohne Landeklappen.

Eine der frühen Aufnahmen zeigt die A 43 in der ursprünglichen Lackierung, 1933 wurde die Fahrwerksverkleidung rot lackiert.

Im Gedenken an Mark Hanna

MARK HANNA WÄRE IN DIESEM JAHR 60 JAHRE ALT GEWORDEN. DER TRAGISCHE UNFALL VOR 20 JAHREN BEENDETE DAS LEBEN DES „GOLDEN BOY OF AVIATION“ LEIDER VIEL ZU FRÜH. ZEIT, ZURÜCKZUBLICKEN.

Text und Fotos: **Uwe Glaser**

Eine Messerschmitt Bf 109 schwebt ein und setzt sich mit perfekter Dreipunktlandung weich auf die Piste. Als der Pilot das Flugzeug verlässt, dreht er sich noch einmal um und sagt: „You didn‘t get me this time, you little bastard!“

Dies ist eines von vielen Zitaten des Fliegerasses Mark Hanna. Dieses Jahr jährt sich sein Todestag zum 20. Mal. 60 Jahre wäre er heute alt. Beides klingt irgendwie unwirklich, genauso wie die Nachricht über seinen Tod am 26. September 1999: Am Vortag war er mit seiner Buchón im spanischen Sabadell im Landeanflug verunglückt. Der Unfall konnte nie zweifelsfrei aufgeklärt werden.

Zu Lebzeiten eine Legende, umgibt den Namen auch heute noch eine geheimnisvolle Aura. Mark und sein Vater Ray Hanna hatten beide eine besondere Ausstrahlung. Es war die Art, wie sie redeten, sich kleideten und vor allem, wie sie flogen. Das war einzigartig und auf der ganzen Welt geschätzt. Fast magisch muteten seine Flugvorführungen an. Für den Zuschauer immer an der Grenze des Machbaren und auch darüber hinaus.

Gestandene Display-Piloten bewunderten ihn für sein fliegerisches Talent. Mark war ein Idol für viele Flugbegeisterte auf der ganzen Welt und löste bei vielen jungen Menschen Begeisterung für historische Flugzeuge aus. Umgeben von Warbirds, schönen Frauen, Sportwagen und dem Flair eines Sonnyboys, versprühte er ein Stück Hollywood. Mit seinem Ableben war die Welt der Flugtage ärmer. Die Lücke, die die Hannas hinterließen, kann nicht geschlossen werden, und jeder, der das Glück hatte, sie in ihrem Element am Himmel zu sehen, wird das bestätigen können. Die Welt hat sich verändert in den letzten 20 Jahren, und sie dreht sich weiter auch ohne die Hannas, aber es ist nicht das Gleiche. Auch in Deutschland war Mark ein Begriff. Auf vielen Flugtagen faszinierte er die Menschen, ob in der Spitfire, Corsair, Mustang, Kittyhawk oder Bf 109. Mark wusste sich und sein Flugzeug in Szene zu setzen.

Bereits mit 16 Jahren lernte er auf einer T-34 Mentor das Fliegen, mit seinem Vater als Lehrer. Mit dem Eintritt in die Royal Air Force war sein fliegerischer Weg vorgezeichnet: Er flog die F-4 Phantom. Aus dieser Zeit bei der RAF gibt es viele Anekdoten. Noch bevor er den Führerschein besaß, checkte er auf der F-4 aus. Als er einmal eine Phantom überführen sollte, die von jeglicher Bewaffnung und Zusatzlasten befreit war, wollte Mark herausfinden, wie schnell sie tatsächlich fliegen kann, und zündete die Nachbrenner. Nach zehn Minuten mit Überschall musste er mangels Treibstoff auf einen anderen Platz ausweichen. Er hoffte, dass es keiner merken würde. Natürlich kam es anders.

Jeder, der mit ihm geflogen ist, kann solche Geschichten erzählen. Noch heute sind viele der Hollywoodfilme, bei denen die Hannas für die Flugaufnahmen zuständig waren, regelmäßig im Fernsehen zu sehen, darunter: Im Reich der Sonne, Air America, Memphis Belle, Saving Private Ryan und Der Morgen stirbt nie. Unvergessen auch die Aufnahmen

ER DREHT SICH NOCH EINMAL UM UND SAGT: „YOU DIDN’T GET ME THIS TIME, YOU LITTLE BASTARD!“



Mark Hanna war auf vielen Mustern zu Hause. Neben der Spitfire und der Buchón flog er auch die P-51 Mustang, wie hier die „Big Beautiful Doll“.

in der BBC-Serie „A Piece of Cake“, wo er immer wieder deutlich zu erkennen ist. Was man von ihm sah, war aber nur die Seite des Display- und Stuntpiloten. Doch es gab auch eine ruhige Seite: Er liebte es, in seinem Haus in Cambridge vor dem offenen Kamin mit einer Bloody Mary in der Hand über sein Lieblingsflugzeug, eine Boeing 100, zu sinnieren. Er war angetan von der Idee, mit einer Stearman an die Côte d´Azur zu ziehen. Träumereien, wie sie jeder auf seine eigene Art hat.

Er liebte die Bodenständigkeit in seinem Umfeld rund um Duxford. Aber er liebte es auch, dieser Welt immer wieder zu entfliehen. Am Wochenende mit der P-51 Mustang auf einen Flugtag nach Paris-Le Bourget, Mitte der Woche Filmarbeiten mit der Spitfire in Südengland und am folgenden Wochenende auf einen Flugtag in Skandinavien, gefolgt von einem Display in der Schweiz. Das war die

MARK HANNA VERLIEH DER WARBIRDSZENE EINEN HAUCH VON HOLLYWOOD.



So kannte man ihn: strahlend im Cockpit der Supermarine Spitfire Mk.IX, MH434. Mit ihr zogen Mark und sein Vater Ray die Zuschauer in ihren Bann.

Welt, in der er zu Hause war. Er hatte ein ausgeprägtes Verständnis für Warbirds und deren Geschichte. Dafür lebte er, und er lebte dieses Leben mit jedem Atemzug. Er hatte Respekt vor den Piloten, die mit diesen Maschinen gekämpft hatten. Und bei jedem Treffen mit den alten Jagdfliegern, egal welcher Nation, bestand dieser Respekt auf Gegenseitigkeit. Mark Hanna lachte viel und gerne. Sein trockener englischer Humor ist legendär.

Die Trauerfeier für Mark fand im Royal Air Force Club in London statt. Es wurde viel gelacht, getrunken und gegessen. Eine Party, ganz nach Mark Hannas Geschmack. Er war der einzige, der auf der Party fehlte, sagten die, die dabei waren – ein Verlust, der nachwirkt – bis heute. Die Old Flying Machine Company besteht immer noch und wird von Marks Schwester Sarah geleitet. Übrig ist jedoch nur noch die berühmte Spitfire Mk.IX, MH434, die Ray und Mark so sehr liebten. Und wenn man sie sieht, überkommt einen so etwas wie der Atem der Vergangenheit. Was bleibt, ist die Erinnerung an ein Ausnahmetalent und an Flugvorführungen, wie man sie heute nicht mehr sieht. ●



Autor Uwe Glaser und Mark Hanna verbrachten viel Zeit gemeinsam in der Luft.



Seine Displays, die bis heute unerreicht sind, waren geprägt von hohen Geschwindigkeiten.



Die ganz große Show

DAS LANGE WARTEN HATTE AM 13. SEPTEMBER ENDLICH EIN ENDE. AUF DER HAHNWEIDE BEI KIRCHHEIM/TECK WURDE WIEDER ZUM OLDTIMER-FLIEGERTREFFEN GELADEN.

Early Bird: Bereits am Donnerstag reiste die Pilatus P-2 aus Norddeutschland an. Insgesamt waren drei Maschinen dieses Typs vertreten.

Fotos: Philipp Prinzing (1), Karl Schwarz (1), Patrick Zwerger



Erstmals landete eine P-47 Thunderbolt auf der Piste 31 der Hahnweide.

Text: Philipp Prinzing

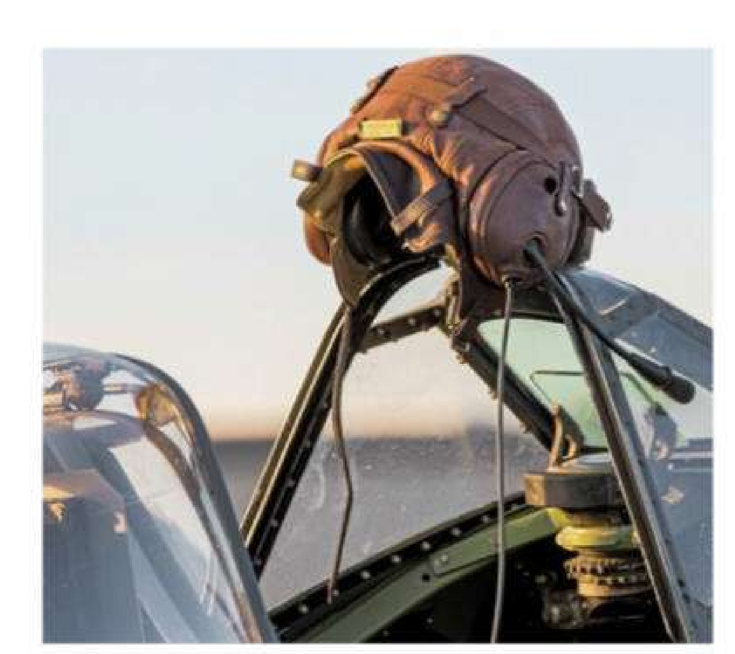
Mit großen Erwartungen vergingen die Wochen vor der 19. Auflage des Oldtimer-Fliegertreffens auf der Hahnweide. Welche Highlights werden die Veranstalter auf die grüne Piste am Fuße der Burg Teck bringen? Wird eine Bf 109 zu sehen sein oder die Sea Fury? Und vor allem: Wird der Nachbau der strahlgetriebenen Messerschmitt Me 262 beim Display erscheinen? Das Warten und die Vorfreude wurden tatsächlich belohnt. Und fast alles, was man sich für ein tolles Airshow-Wochenende wünscht, wurde vom Team rund um Jan Denzel und Stefan Kessler erfüllt.

Die Wettervorhersage versprach bestes Wetter für das zweite Septemberwochenende 2019, und die Prognose sollte sogar noch übertroffen werden. Bis an die 30 Grad kletterten die Temperaturen tagsüber ein letztes Mal in diesem Jahr. Die Zuschauer und Piloten auf dem Segelfluggelände unterhalb der Burg Teck nahmen die letzten Hitzewallungen des Sommers gelassen. Für Abkühlung in flüssiger Form sorgten die vielen Getränkestände, die hauptsächlich von den Mitgliedern der beheimateten Vereine betrieben wurden.

Aber wie schafft es das Oldtimer-Fliegertreffen (OTT), über 400 Flugzeuge und tausende Besucher auf die Hahnweide zu locken? Die Antwort ist fast schon banal: Eine solche Fülle an Raritäten und Schmuckstücken aus über 100 Jahren Luftfahrtgeschichte sieht man an kaum einem anderen Ort in Europa – und das vor der Kulisse der Schwäbischen Alb mit ihren malerischen Bergwäldern und Burgen. Diese Kombination gibt es eben nur einmal. Die Veranstalter hatten zudem keine Mühen



Elegant und fast lautlos: Christoph Zahn präsentierte seinen DFS Habicht im Display.



Pause nach der Landung: Für Fotografen hat das OTT viele lohnende Motive zu bieten.



Aerobatic-Profi: Georg Raab lässt den anspruchsvollen Kunstflug in seiner Boeing Stearman ganz leicht aussehen.



French Connection: Die France Flying Warbirds gehören fast schon zum Inventar auf der Hahnweide. Auch diesmal war ihre Show ein Highlight.

„ES IST FÜR UNS EINE EHRE, UNSERE MASCHINE AUF DIESEM TREFFEN VORFLIEGEN ZU DÜRFEN.“

Lars Ness (Hawker Sea Fury)



Der Norweger Lars Ness brachte am Samstagvormittag die Hawker Sea Fury auf die Hahnweide. Für beide war es ihr erster Auftritt nahe der Teck.





Wenn das Gegenlicht des Tages weicht, wird es für die Fotografen wieder angenehmer.



Die Dutch Thunder Yaks zeigten Formations-Kunstflug in absoluter Perfektion.



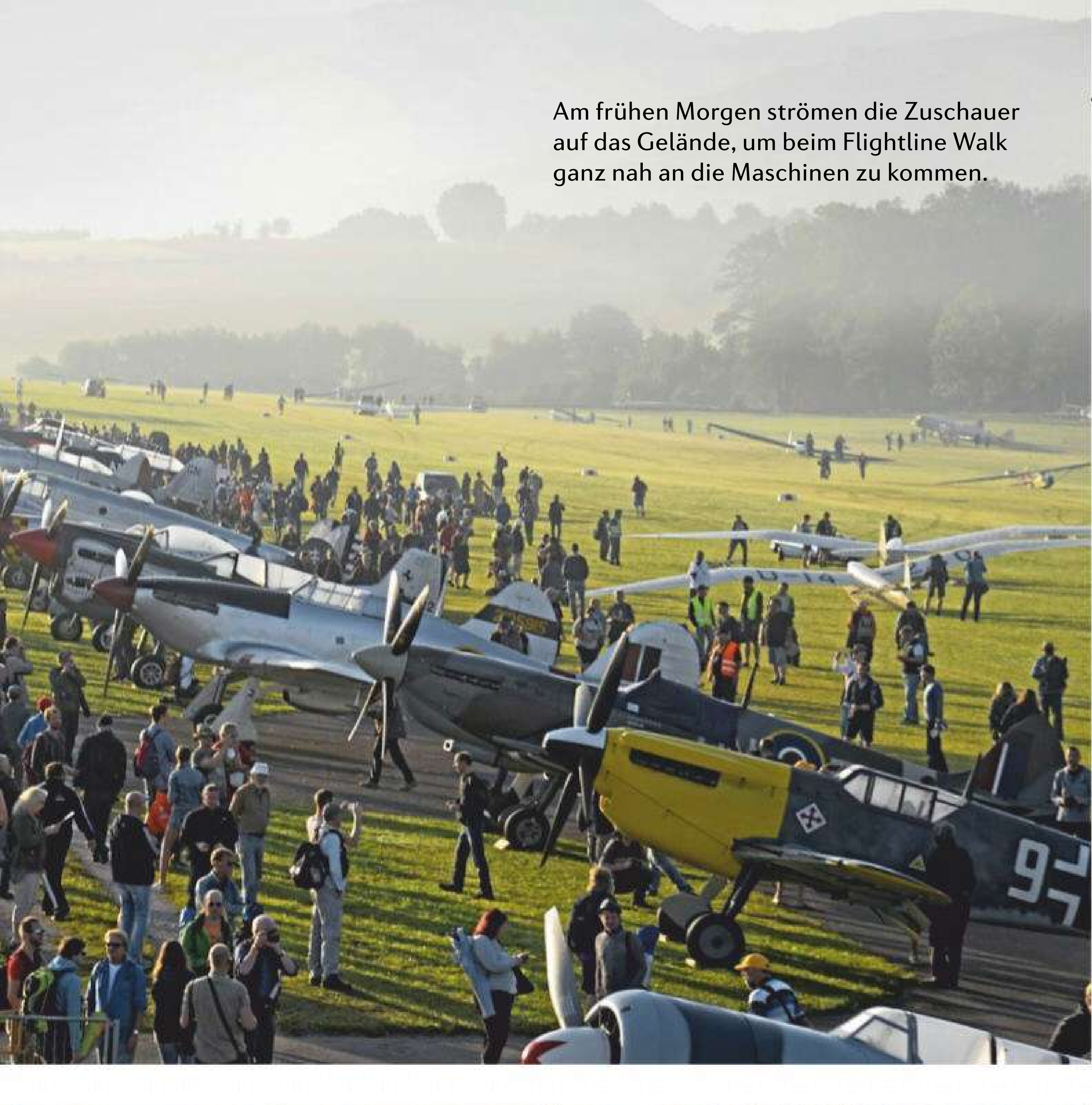
Abendstimmung: Mikael Carlsons Blériot XI in mildem Licht über dem Wald jenseits der Piste.



Mikael Carlson begeisterte mit der Wendigkeit seiner Fokker Dr I.

Am Samstagmittag zeigte Geri Krähenbühl die pfeilschnelle Messerschmitt Me 262.

Fotos: Philipp Prinzing (4), Karl Schwarz (1), Patrick Zwerger



Am frühen Morgen strömen die Zuschauer auf das Gelände, um beim Flightline Walk ganz nah an die Maschinen zu kommen.

gescheut und konnten ein absolutes Weltklasse-Line-up in den Süden Deutschlands locken. Darunter waren viele historische Flugzeuge aus den 1930er-Jahren, Doppeldecker natürlich, Warbirds unterschiedlichster Couleur und auch der eine oder andere moderne Klassiker. Die „Heavy-Metal-Fraktion" war in diesem Jahr vertreten durch zwei North American P-51 Mustang, eine Republic P-47 Thunderbolt, die erstmals hier zu sehen war, eine Hispano Aviacion HA-1112 Buchón (eine spanische Lizenzversion der Messerschmitt Bf 109), eine Hawker Sea Fury, mehrere Jaks, eine Hawker Hurricane und die elegante Supermarine Spitfire. Auch für die Liebhaber zweimotoriger Klassiker wurde Sehenswertes geboten: Die erst kurz vor der Veranstaltung in Deutschland eingetroffene Beech AT-11 aus Aalen wurde zum zweiten Mal auf einer Airshow in Deutschland präsentiert.

Die heimlichen Stars waren in diesem Jahr aber nicht die kraftstrotzenden und schnellen Warbirds, sondern die langsameren und leiseren Vertreter der Luftfahrtgeschichte. Allen voran glänzte der Schwede Mikael Carlson, der an den drei Veranstaltungstagen mit seinen Blériot-Flügen und den großartigen Flugvorführungen mit seiner Fokker Dr I im Sonnenuntergang begeisterte. Abends verstummten dann urplötzlich alle, die dies- und jenseits der Flightline unterwegs waren: Die Menschen starrten in den abendlichen Himmel, wo das Blanix-Team seinen magischen und doch völlig lautlosen Flug in die Nacht zeigte – eine berührende Vorstellung, die bei manchem die ein oder andere Träne hervorbrachte. Es war ein gebührender Abschluss für die tollen Tage auf der Hahnweide. Dass die Show am Sonntag wegen eines Rollunfalls nur verkürzt durchgeführt werden konnte, tat der Begeisterung keinen Abbruch. Zu einer Neuauflage des Events hat sich der Veranstalter verständlicherweise noch nicht geäußert. Es bleibt zu hoffen, dass es bald wieder heißt: Ohrenweide, Augenweide, HAHNWEIDE.



Publikumsliebling: die HA-1112 Buchón, ein Lizenzbau der Messerschmitt Bf 109.



Zeitlos schön: Das Cockpit der Ryan PT-22 bringt nicht nur Kenner zum Schwärmen.



Mit anhaltendem Applaus wurden die Blanix-Piloten am Samstag belohnt. Es war die letzte Vorführung mit den alten Maschinen, sie werden demnächst durch neue Flugzeuge ersetzt.



Auch die Benzingespräche der Piloten dürfen nicht zu kurz kommen. Links im Bild: Walter Eichhorn.

Britischer Langzeit-Auf



Text: **Philipp Prinzing**
Fotos: **KL-Dokumentation**

ALS NEUEN LANDGESTÜTZTEN SEEFERNAUFKLÄRER ENTWICKELTE AVRO IN DEN SPÄTEN 1940ER JAHREN DEN VIERMOTORIGEN TYP 696. VOR 70 JAHREN STARTETE AVRO-CHEFTESTPILOT JIMMY ORRELL ZUM JUNGFERNFLUG DER AVRO SHACKLETON.

Die Anfänge der Seeaufklärer reichen bis in den Ersten Weltkrieg zurück. Die Aufgabe war bis in die 1940er Jahre eigentlich den großen Flugbooten wie Short Sunderland oder Consolidated PBY Catalina vorbehalten. Mit der Entwicklung immer leistungsfähigerer landgestützter Flugzeuge zeigte sich, dass diese aufgrund ihrer großen Reichweite besser für die Aufgaben über See geeignet waren. Beim Coastal Command der Royal Air Force nutzte man erst umgebaute B-17- und B-24-Langstreckenbomber für die neue Rolle. Es wurden auch einige heimische Avro Lancaster umgerüstet. Doch die in die Jahre gekommenen und nur modifizierten Bomber verlangten nach einem leistungsfähigen Nachfolger. Das Air Ministry bestellte aus diesem Grund am 21. März 1946 drei Prototypen und 29 Serienmaschinen der von Avro vorgeschlagenen Lincoln B Mk.3. Doch das aus der Lancaster abgeleitete Muster bot nicht genügend Platz für die geforderten zehn Besatzungsmitglieder und die benötigte Ausrüstung. Avro-Chefkonstrukteur Roy Chadwick begab sich mit seinem Team zurück an die Zeichentische, um für die neue Spezifikation R.5/46 vom 17. März 1947

klärer


Der Seefernaufklärer konnte auch ein abwerfbares Rettungsboot unter dem Rumpf mitführen.



Viel länger als geplant flogen die zur Frühwarnung eingesetzten Avro Shackleton AEW Mk.2. Sie wurden erst 1991 durch die Boeing E-3 ersetzt.


Der Antrieb der Avro Shackleton bestand aus vier Rolls-Royce-Griffon-Triebwerken mit gegenläufigen Propellern.

Die Mk.3-Version der Avro Shackleton erhielt unter anderem Tanks an den Flügelspitzen. Bei der WR971 handelte es sich um das zweite Exemplar dieser Variante. Die erste Maschine war bei Flugversuchen abgestürzt.

Große Röntgenzeichnung auf der nächsten Doppelseite

einen Entwurf zu präsentieren. Der Auftrag blieb jedoch bestehen. Der resultierende Typ 696 besaß die generelle Auslegung der Lincoln, wies aber einen Rumpf mit größerem Durchmesser auf. Das Höhenleitwerk war etwas weiter oben angeordnet und besaß größere Endscheiben. Den Antrieb lieferten nun nicht mehr die bewährten Merlins, sondern vier stärkere Rolls-Royce-Griffon-Kolbenmotoren, die über gegenläufige Rotol-Luftschrauben verfügten. Der Triebwerkshersteller hatte diese Kombination zuvor an zwei modifizierten Avro Lancaster in Hucknall erprobt.

Der erste Prototyp mit der Kennung VW126 startete mit Cheftestpilot Jimmy Orrell am Steuer am 9. März 1949 in Woodford zu seinem Jungfernflug. Roy Chadwick sollte diesen Meilenstein jedoch nicht mehr erleben: Er starb am 23. August 1947 beim Absturz der Avro Tudor 2. Am 21. April 1949 begann schließlich die Erprobung der von Chadwick „Shackleton“ genannten Type 696 beim Aeroplane & Armament Experimental Establishment in Boscombe Down. Wenig später kam auch die zweite Maschine (VW131)

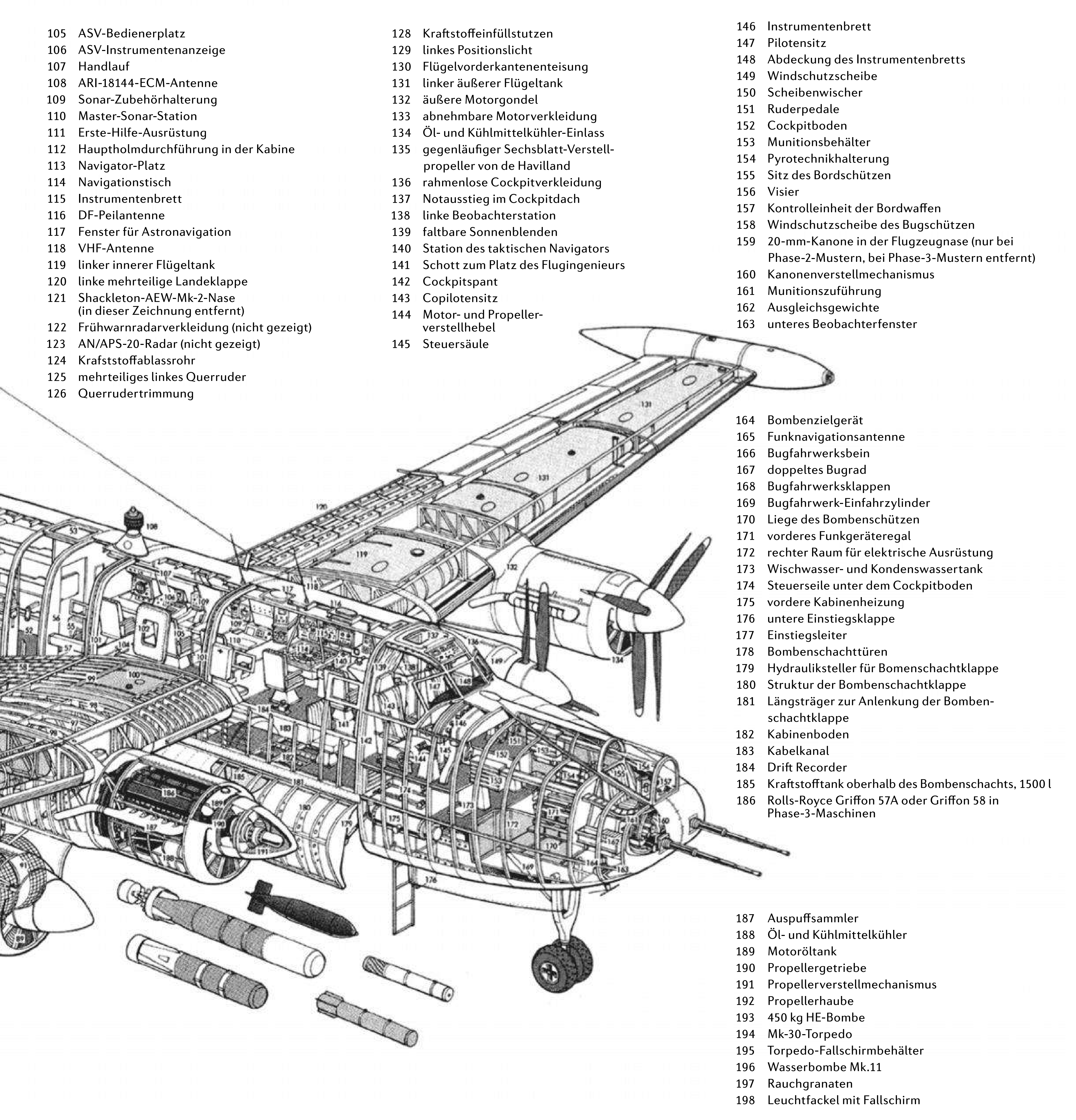
1 Struktur des rechte Seitenruders
2 Trimmklappe
3 Hornausgleich am Seitenruder
4 Struktur des Seitenleitwerks
5 rechts Höhenleitwerk
6 Aufklärungskamera
7 Kamera zur Trefferaufzeichnung
8 Liege für hinteren Beobachter
9 Beobachterfenster im Heck
10 Sextant
11 Rumpfheck
12 Leitwerks-Mittelstück
13 Höhenrudertrimmklappe
14 linkes Höhenruder
15 linkes Seitenruder
16 Steuerseile zum Seitenruder
17 linkes Seitenleitwerk
18 HF-Antennenkabel
19 Enteisung der Höhenrudervorderkante
20 linkes Höhenleitwerk
21 hinteres, mit einem Vorhang versehenes Schott
22 Bodenverkleidung des Heckzugangs
23 Abwassertank
24 Toilette
25 Notfallpaket
26 Bombenschachtperiskop
27 Kleiderstange
28 Kabinenwandverkleidung
29 Erste-Hilfe-Set
30 Verkleidung der Steuerseile
31 Elektronik des Blue-Silk-Radars
32 hintere Einstiegstür
33 Fach für Notfallausrüstung
34 Ausschußschacht für Leuchtfackeln
35 linkes und rechtes Beobachtungsfenster
36 hinterer Kabinennotausstieg
37 Beobachtersitz, links und rechts
38 hintere Kabinenheizung
39 Lufteinlass des Wärmetauschers
40 unterer „Mülleimer“-Radom, ausgefahren
41 Staufach des Rettungsboots
42 Hydraulikstellер der Bombenschachtklappe
43 Signalfackel-Auswurfklappe
44 Signalfackel-Abwurfschacht
45 Staufach für Signalfackeln
46 Hydraulikzylinder zum Ausfahren des Radoms
47 Auswurf für Leuchtfackeln
48 Frischwassertank
49 Pyrotechnikfach
50 Crewliegen
51 Kücheneinheit
52 Ruheraum für die Besatzung
53 oberer Notausstieg
54 herunterklappbarer Tisch
55 rückwärtsgerichteter Sitz
56 hintere Trennwand der Bedienzentrale
57 Staufach für Schlauchboot und Fallschirme
58 hintere Flügelstruktur
59 Staufach der Rettungsinsel
60 Heck der Motorgondel
61 Rippen der Landeklappen
62 geteilte Spreizklappen
63 Klappenantriebswelle
64 hinterer Holm
65 Kraftstoffablassrohr
66 vierteiliges Querruder
67 Querruderscharnier
68 Querrudertrimmung
69 rechter fester Flächenspitzentank
70 Benzinfilterverschluss
71 Struktur des Flächenspitzentanks mit Spanten
72 Druckausgleichsventil
73 rechtes Positionslicht
74 Flügelstruktur mit Rippen
75 vorderer Holm
76 Flügelvorderkanten-Rippen
77 Flügenvorderkanten-Enteisung
78 Anschlussrippe des Außenflügels
79 äußerer Flächentank, 14 800 Liter
80 Zusatztriebwerk Rolls-Royce (Bristol-Siddeley) Viper 203 (nur in Phase-3-Maschinen)
81 Wasser-Methanol-Tank
82 Lufteinlass für das Zusatztriebwerk, geöffnet
83 Hydraulikflüssigkeitstank
84 Brandschott hinter dem Motor
85 Motorträger
86 Auspuffstutzen
87 Kühlluftklappe
88 Motorverkleidung
89 Öl- und Kühlflüssigkeitskühler
90 Propellerhaube
91 Räder des Haupfahrwerks, werden nach vorn eingezogen
92 Hauptfahrwerksklappen
93 Hauptfahrwerksbeine
94 mittlerer Benzintank
95 ASV-Mk 21-Suchradar
96 Flügelanschluss
97 Hauptfahrwerksschacht
98 Motorträgeranschluss
99 Zugangsklappe zum Tank
100 innerer Krafstofftank
101 Hauptspanten für die Flügelmontage
102 Notausstieg links und rechts
103 Platz des zweiten Sonar-Operators
104 hintere Hauptholmdurchführung

Zeichnung: **Mike Badrocke**

Der einzige Exportkunde war Südafrika, wo insgesamt acht MR Mk 3 genutzt wurden. Diese flogen von 1957 bis zu ihrer Ausmusterung 1984 im Dienst der South African Air Force.

hinzu. Der dritte Prototyp (VW135) sollte so nah wie möglich am Produktionsstandard sein. Da die Serienfertigung aber bereits lief, flog die erste Shackleton MR Mk.1 (MR für Maritime Reconnaissance) mit der Kennung VP254 schon am 28. März 1950, einen Tag vor der VW135.

1951 konnte die No 120 Squadron in Kinloss die ersten Exemplare des neuen Musters übernehmen. Am selben Standort wurde auch die neue Trainingseinheit No 236 Operational Conversion Unit aufgestellt. Innerhalb eines Jahres wurden sieben Staffeln mit dem neuen



Muster ausgerüstet. In den ersten Jahren der sonst problemlos verlaufenden Einführung wurden einige Verbesserungswünsche geäußert. Die in einem Gehäuse unter dem Bug angebrachte Antenne erwies sich als anfällig gegenüber Vogelschlag. Sie wurde fortan weiter nach hinten verlegt. Die Designer gestalteten die Nase stromlinienförmiger und fügten zwei 20-Millimeter-Kanonen ein. Das Heck verlängerten die Ingenieure konusförmig, wobei das Endstück mit seiner Verglasung als zusätzliche Beobachtungsstation diente. Die neue Variante bekam die Bezeichnung MR Mk.2. Als aerodynamisches Testflugzeug diente der erste Prototyp (VW126), der in seiner neuen Konfiguration erstmals am 19. Juli 1951 flog. Die erste Maschine mit der vollen Ausrüstung stellte die WB833 dar (Erstflug am 17. Juni 1952).

Weitere Verbesserungen flossen in die 1953 geforderte MR Mk.3-Version der Shackleton. Die größte Veränderung bestand im Einbau eines Bugrads anstelle des Spornrads. In den 1960er Jahren wurde mit der Phase 3 nochmals nachgebessert, da befand sich der Nachfolger, die Hawker Nimrod, schon in der Entwicklung. Doch die Avro konnte sich bewähren und blieb bis 1991 im Dienst der RAF. ●

Im letzten Moment die richtige Entscheidung

DIE LUFTSCHLACHT UM ENGLAND WAR FÜR DIE ROYAL AIR FORCE DIE ERSTE BEWÄHRUNGS-PROBE ÜBER DEM EIGENEN LAND. IM SOMMER 1940 STANDEN DIE PILOTEN DER RAF DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE GEGENÜBER, DIE BISHER LEICHTES SPIEL MIT DEN GEGNERN IN EUROPA HATTE.

Text: **Philipp Prinzing**
Zeichnung: **Michele Marsan**

Nach dem Sieg über Frankreich blickte die deutsche Führung auf das Vereinigte Königreich als nächsten Gegner. Die unter Premierminister Arthur Neville Chamberlain erhoffte Beendigung der Kampfhandlungen wurde durch seinen Nachfolger, Winston Churchill, zunichtegemacht. Churchill stellte am 13. Mai 1940 klar, dass der „Krieg gegen eine monströse Tyrannei, wie sie nie übertroffen worden ist im finsteren Katalog der Verbrechen der Menschheit“ nur mit einem „Sieg um jeden Preis“ beendet werden könne.

Am 16. Juli gab Hitler den Befehl zur Vorbereitung der „Operation Seelöwe“, der Invasion der britischen Insel. Die Luftwaffe unter dem Kommando von Hermann Göring war der Meinung, dass für eine Durchführung der Invasion zuerst die absolute Luftherrschaft über die Insel gewonnen werden müsse.

So standen sich Mitte Juli 1940 exakt 809 einmotorige deutsche Jäger und 700 britische Jäger, davon nur 250 Spitfire, gegenüber. Hauptaugenmerk lag jedoch auf dem Einsatz von Bombern. Deutschland setzte über 1500 mehr- und einmotorige Bomber gegen verschiedene Ziele ein. Die Jäger sorgten dabei für den nötigen Begleitschutz. Am 13. August, dem sogenannten „Adlertag“, startete die Luftwaffe eine Serie von Großangriffen gegen Basen der Royal Air Force. Bereits fünf Tage später kam es zum „Hardest Day“, dem auf beiden Seiten härtesten Tag. Die Verluste waren die höchsten der gesamten Schlacht.

Einer der RAF-Piloten an diesem Tag war der 1913 geborene George Unwin. Er war 1929 in die Royal Air Force eingetreten und hatte 1935 seine Pilotenausbildung begonnen. Seine Einheit, die No. 19 Squadron, war eine der ersten, die 1938 mit der Supermarine Spitfire ausgerüstet wurden. Unwin pilotierte während dieser Zeit 15 verschiedene Spitfire. Seine ersten Kampfeinsätze flog er bei der Schlacht um Frankreich. Dort schoss er drei feindliche Flugzeuge ab.

Während der Luftschlacht um England flog er für die No. 12 Group und konnte weitere 14 Abschüsse verzeichnen, wurde aber auch selbst abgeschossen. Eine nicht ganz alltägliche Landung legte er im August 1940 hin. Unwin flog mit seiner Gruppe mehrere Einsätze gegen einfliegende Dornier-Bomber. Als er sich auf 6 100 Meter Höhe befand, sah er plötzlich unter sich eine einsame Do 17 fliegen. Warum sich die Zweimot alleine auf dem Weg zurück nach Frankreich begab, konnte er nicht so schnell ausmachen. Also nahm er die Verfolgung auf, und der übliche Ablauf eines solchen Angriffs begann. Als Erstes war der Heckschütze auszuschalten. Als die Do näher kam, eröffnete der Schütze wie erwartet das Feuer. Unwin erwiderte das Feuer, die Abwehr verstummte. So dachte er zumindest. In bester Schussposition für Unwin eröffnete der Bomber plötzlich wieder das Feuer, und der junge RAF-Pilot fand sich im Kugelhagel und starkem weißen Rauch wieder. Seine Maschine war getroffen worden. Unwin glaubte, er wäre in Brand geschossen worden, er konnte kaum noch etwas erkennen. Erleichtert stellte er fest, dass er unverletzt war, und bereitete sich auf den Ausstieg mit dem Fallschirm vor. Vom deutschen Bomber hatte er längst abgelassen.

„Ich öffnete das Cockpit, und als ich schon halb aus der Spitfire ausgestiegen war, sah ich, dass der Rauch von der Oberseite des Motors kam. Der Deutsche musste das Kühlmittelreservoir getroffen haben, sonst wäre der Rauch dunkel gewesen“, erzählte Unwin später. Also traf er eine Entscheidung. Er kletterte zurück auf seinen Platz, schnallte sich wieder an und übernahm wieder die Kontrolle.

Mit geöffneter Haube flog er weiter und suchte nach einem geeigneten Feld für eine Notlandung. Als er fündig wurde, fuhr er in 3000 Meter das Fahrwerk aus und setzte zur Landung an. Diese glückte, und noch während der Pilot ausrollte, kam ein Jeep der Infanterie, um ihn gefangenzunehmen. Als die Soldaten jedoch merkten, dass es einer von ihren Jungs war, war die Freude groß, dass er es heil an den Boden geschafft hatte. Man lieh ihm einen Schraubendreher, um die Cowling zu öffnen. Es stellte sich heraus, dass der Pilot absolut richtig gehandelt hatte; lediglich der Kühlmittelbehälter hatte einen glatten Durchschuss abbekommen.

George Unwin überlebte den Krieg und starb 2006 im Alter von 93 Jahren. Die Luftschlacht um England endete mit einer deutlichen Niederlage der Luftwaffe Ende Oktober 1941.


Foto: KL-Dokumentation

Die Dornier Do 17 gehörte zu den über 1500 bei der Luftschlacht um England eingesetzten ein- und mehrmotorigen Bomber der Luftwaffe.



George Unwin ist kurz davor, aus seiner Spitfire auszusteigen, als er eine wichtige Entscheidung trifft.



Die Lockheed C-69, Baunummer 1969, hatte eine nur dreimonatige Karriere bei der US Army Air Force und wurde bereits im Juli 1945 an die Fluggesellschaft TWA verkauft.



Connie in Uniform

ANGEFANGEN MIT DEM ERSTEN PRODUZIERTEN SERIENFLUGZEUG KAM DIE CONSTELLATION-BAUREIHE IN UNZÄHLIGEN VARIANTEN FÜR DIE STREITKRÄFTE DER USA ZUM EINSATZ. WIR STELLEN DAS URSPRUNGSMODELL C-69 VOR.

Teil 1 ? *Die frühen Militärversionen der Lockheed Constellation*

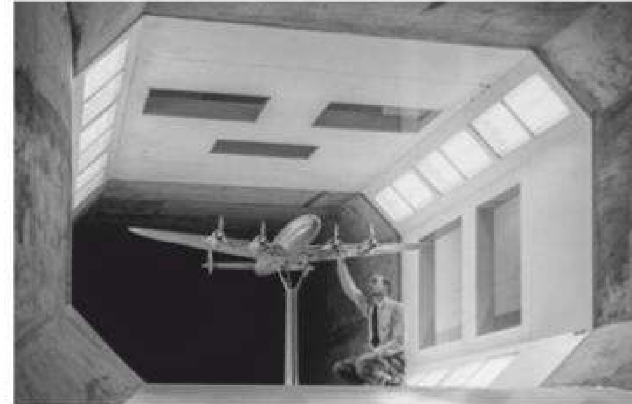
Text: **Wolfgang Borgmann;** Fotos: **Archiv Lockheed**

VON DEN 260 BESTELLTEN C-69 ÜBERNAHM DIE USAAF OFFIZIELL GANZE 15 MASCHINEN.

Die Ursprünge der Constellation waren zunächst rein ziviler Natur, denn Multimilliardär und „Aviator" Howard Hughes suchte für seine 1938/39 mehrheitlich erworbene Fluglinie Transcontinental & Western Air (TWA) ein ganz besonderes Verkehrsflugzeug. Es sollte erstmals transkontinentale Flüge nonstop quer durch die USA ermöglichen und dabei höher und schneller fliegen als jeder andere gebaute oder in Planung befindliche Airliner der späten 30er Jahre.

Die auf das Design schneller Verkehrsflugzeuge spezialisierten Lockheed-Flugzeugwerke schienen der richtige Partner für Hughes zu sein, um solch ein anspruchsvolles Projekt zu realisieren. So saßen die Teams von Lockheed und TWA sowie Howard Hughes in der ersten Jahreshälfte 1939 in intensiven Geheimverhandlungen zusammen, die in einem am 10. Juli 1939 unterzeichneten Vertrag über zunächst neun Maschinen der für TWA konzipierten Version L-49 gipfelten. Dieses Datum, das sich in diesem Jahr zum achtzigsten Male jährt, gilt als Geburtsstunde der „Connie".

Die Lockheed-Mannschaft hatte bereits bei den fortschrittlichen Entwürfen der Vega, Electra, Orion und Lodestar unter Beweis gestellt, dass sie in der Lage war, außergewöhnliche Flugzeuge zu entwickeln, die ihrer Zeit weit


Tests mit einem Constellation-Modell im Lockheed-Windkanal im Jahr 1941.


„Connie"-Konstrukteur Kelly Johnson (links) bei einem FAA-Zulassungsflug der C-69.


Die C-69 wurden im kalifornischen Lockheed-Werk Burbank vor den Toren von Los Angeles gebaut.

Noch vor ihrer Auslieferung wurden ursprünglich zivile L-49 zu militärischen C-69 umgebaut.

voraus waren. Dies setzte sich bei der Constellation fort. Deren geschwungener Rumpf, das dreigeteilte Leitwerk sowie die maßstäblich vergrößerten Tragflächen des Lockheed-Jagdflugzeugs P-38 Lightning faszinieren bis heute. Der von den Firmeninhabern Robert E. Gross, Walter T. Varney und Lloyd Stearman, dem Vice President Hall L. Hibbard sowie Chefdesigner Clarence L. „Kelly" Johnson vorgelegte Entwurf war nicht nur elegant, sondern bestach vor allem durch aerodynamische Perfektion, die sich in einer strömungstechnisch optimalen Einheit des delfinförmigen Ganzmetallrumpfes mit Tragflächen und Leitwerk ausdrückte. Vier 18-Zylinder-Sternmotoren Wright-Cyclone R-3350 entwickelten zudem eine damals beachtliche Startleistung von je 2200 PS und ermöglichten die Reisegeschwindigkeit von 460 km/h.

DAS GEHEIMPROJEKT

Es passt zu Howard Hughes eigenwilligem Charakter, dass die Existenz des Constellation-Projekts auf sein Drängen hin auch viele Monate nach Vertragsunterzeichnung geheim blieb. Obgleich tausende Mitarbeiter bei Lockheed und TWA mit der L-49 befasst waren, drang kein Wort nach außen – alleine das ist eine beeindruckende Leistung. Erst die drohende Verwicklung der USA in den Zweiten Weltkrieg zwang Lockheed im Jahr 1940 auf Druck der US-Regierung, sämtliche Projekte offenzulegen, was die Constellation ans Licht der Öffentlichkeit brachte. Howard Hughes war damit wohl einer der größten Coups der Luftfahrtgeschichte gelungen, denn er hatte Lockheed zudem verpflichtet, die ersten 40 gebauten Maschinen exklusiv seiner TWA zur Verfügung zu stellen. Die Konkurrenz, allen voran Pan-American-Airways-Präsident Juan Terry Trippe tobte. Erst nach einigen Verhandlungen gestattete Hughes, dass PAA ebenfalls 40 Constellations der geplanten Interkontinentalversion L-149 erwerben durfte, da sie mit



Der wichtigste Platz im Cockpit einer C-69 ist hier nicht im Bild. Schließlich hatte der Flugingenieur die Kontrolle über die äußerst komplexen und störanfälligen Motoren.

seiner zu jenem Zeitpunkt nur auf US-Inlandsrouten verkehrenden TWA nicht im Wettbewerb stand.

Doch dann erfolgte am 7. Dezember 1941 der Angriff japanischer Truppen auf die hawaiianische US-Marinestation Pearl Harbor. Nur einen Tag später erklärten die USA Japan den Krieg und waren somit nun Teil der globalen Kampfhandlungen. Weder die Farben von TWA noch die von PAA, sondern das Olivgrün der US Army Air Force (USAAF) zierten daher den Constellation-Prototyp mit der Baunummer 1961, als er am 9. Januar 1943 mit dem Kennzeichen NX25600 zu seinem Jungfernflug vom Lockheed Air Terminal im kalifornischen Burbank abhob. Diese L-49/ C-69 wurde offiziell am 28. Juli 1943 während ihres 64. Testflugs als erster von 260 bestellten Truppentransportern an die USAAF übergeben, jedoch umgehend für weitere Flugversuche an Lockheed zurückgegeben.

Zwar hatte Howard Hughes sämtliche 40 Lieferpositionen der Transcontinental & Western Air für das Model 49 an die USAAF abgetreten, doch wäre er nicht das Enfant terrible der Luftfahrt gewesen, wenn ihm mit der zweiten produzierten C-69 nicht ein besonderer PR-Coup gelungen wäre: Auf dem Auslieferungsflug an die USAAF von Burbank nach Washington, D.C., trug die Maschine nicht die militärischen Tarnfarben, sondern flog in voller TWA-Lackierung. Mit Howard Hughes als Kommandant und TWA-Präsident Jack Frye als Copilot sowie vier weiteren Besatzungsmitgliedern und zwölf Passagieren an Bord hob die Maschine um 3:56 Uhr Ortszeit des 17. April 1944 in Burbank ab und erreichte die US-Hauptstadt nonstop in einer Rekordzeit von sechs Stunden und 58 Minuten. Damit unterbot Hughes seinen eigenen transkontinentalen Geschwindigkeitsrekord, den er am 19. Januar 1937 mit dem Rennflugzeug Hughes H-1 mit sieben Stunden und 28 Minuten zwischen Burbank und Newark aufgestellt hatte. Bis Kriegsende hatte die Army Air Force zwischen Oktober 44 und September 45 insgesamt 15 C-69 übernommen. Nicht alle gelangten zum Einsatz. Sämtliche übrigen Bestellungen wurden bis Sommer 45 storniert.

Hauptgrund für diese frühzeitige Ausmusterung waren die störanfälligen Wright-Duplex-Cyclone-Kolbentriebwerke, die der Connie schon in den Anfangsjahren den fragwürdigen Titel der „schönsten Dreimotorigen der Welt“ eingebracht hatten. So entschieden sich USAAF und Navy für die in ihren Leistungsdaten vergleichbare, jedoch mit zuverlässigen Pratt & Whitney-R-2000-Twin-Wasp-Motoren ausgerüstete Douglas C-54 als ihren Standardtransporter der Nachkriegszeit. Von ihr wurden 1162 an die amerikanischen Streitkräfte ausgeliefert.

Erst mit zehn Exemplaren des weiterentwickelten und auf der zivilen L-749 basierenden Militärtransporters C-121A/B gelang es Lockheed im Februar 1948 erneut, für ihre Constellation einen Auftrag vom US-Militär zu erhalten. Diese Bestellung sicherte die Fortsetzung der Connie-Produktion bis in das Jahr 1949 hinein, die mangels anderer Aufträge sonst hätte eingestellt werden müssen.

Die mit der Douglas DC-6 konkurrierende C-121 konnte maximal 44 Soldaten oder alternativ militärische Ausrüstungsgegenstände über eine seitliche Passagier- und Frachttür an Bord nehmen. Während die C-121A für Truppentransporte eher spartanisch eingerichtet und nur mit dem nötigsten Komfort versehen waren, produzierte Lockheed mit den VC-121A/B nicht nur die komfortabel ausgestattete erste „Air Force One“ der Vereinigten Staaten von Amerika, sondern auch das bevorzugte Transportmittel hochrangiger US-Generäle. Die VC-121A mit der Zulassung



Testflug der ersten für die US Air Force bestimmte VC-121B vor der kalifornischen Küste. Sie wurde im November 1948 ausgeliefert und besaß als einzige VC-121B keine seitliche Frachttür.



Lockheed-Duo in Tarnfarben: Der C-69-Prototyp zusammen mit der letzten gebauten Vega 5.



In den Farben des Military Air Transport Service (MATS) war diese C-121A von Vern Raburn in den 90er Jahren auf Flugshows zu sehen. Heute steht sie in einem südkoreanischen Museum.



Die beiden PO-1W-Aufklärungsmaschinen waren die ersten Radar-„Connies“ der Marine.

48-610 und dem Taufnamen „Colombine II“ war in den Jahren 1953/54 das persönliche Reiseflugzeug des Präsidenten Dwight D. Eisenhower. Am 23. September 1948 bestellte die US Navy zwei ebenfalls auf der L-749 basierende PO-1W Langstrecken-Aufklärungsflugzeuge, ausgerüstet mit großen Radoms auf der Ober- und Unterseite des Rumpfes. Die US Navy war mit ihren beiden Maschinen so zufrieden, dass sie sich zur Bestellung einer auf der Super Constellation basierenden WV-2-Flotte entschied. Deren letztes Exemplar wurde erst im Juni 1982 ausgemustert.

Die ehemalige Präsidentenmaschine Eisenhowers hat indes noch einmal Reden von sich gemacht: Sie wurde vor drei Jahren für eine Überführung wieder in flugfähigen Zustand versetzt und wird nun von Grund auf restauriert – eine gute Nachricht, denn derzeit fliegt weltweit keine einzige Connie mehr.

Teil 2 | *Die weiteren Versionen der Lockheed Constellation in der nächsten Ausgabe*

EINE VC-121A DER US AIR FORCE WAR DIE ERSTE „AIR FORCE ONE“-PRÄSIDENTENMASCHINE DER USA





Kurz und kompakt: Die Bearcat wurde als PS-starkes Jagdflugzeug in Auftrag gegeben. Der Rumpf wirkt wie um den Motor herumgestrickt.

Die schnelle Cat

VOR 75 JAHREN STARTETE DIE BEARCAT ZUM ERSTFLUG. FÜR DEN ZWEITEN WELTKRIEG KAM DER SCHNELLE JÄGER ZU SPÄT. IHRE FEUERTAUFE ERHIELT SIE IN INDO-CHINA, IHRE REKORDE SIND BIS HEUTE UNGEBROCHEN.

Text: **KL-Dokumentation;** Fotos: **KL-Dokumentation**



Bei Grumman stand man 1943 neuen Herausforderungen gegenüber. Man wollte nahtlos an die erfolgreichen Navy-Jäger Wildcat und Hellcat anknüpfen. Mit der im Bau befindlichen Tigercat betrat man erstmals Neuland und schuf einen zweimotorigen, schweren Jäger, der im selben Jahr flog. Inhaber und Konstrukteur Leroy R. Grumman war davon jedoch nicht gänzlich überzeugt, und nach Gesprächen mit der Regierung, in diesem Fall dem Bureau of Aeronautics, besann er sich der Firmenwurzeln und verfasste im Juli des Jahres das Anforderungsprofil für einen Jäger, der den 2100 PS leistenden Pratt & Whitney-R2800-Doppelsternmotor mit einer leichten Zelle vereinen sollte. Der neue Jäger sollte eine bessere aerodynamische Auslegung und daraus resultierende überragende Flugleistungen bieten. Anklappbare Flächen verstanden sich bei einem Navy-Jäger dieser Zeit von selbst, denn auch das neue Muster sollte auf den vielen Trägern der US-Marine eingesetzt werden. Um eine Ahnung von der Aufgabe zu bekommen: Auf die Träger-Stellfläche, auf die bisher 36 Hellcats passten, sollten künftig 50 Bearcats Platz finden.

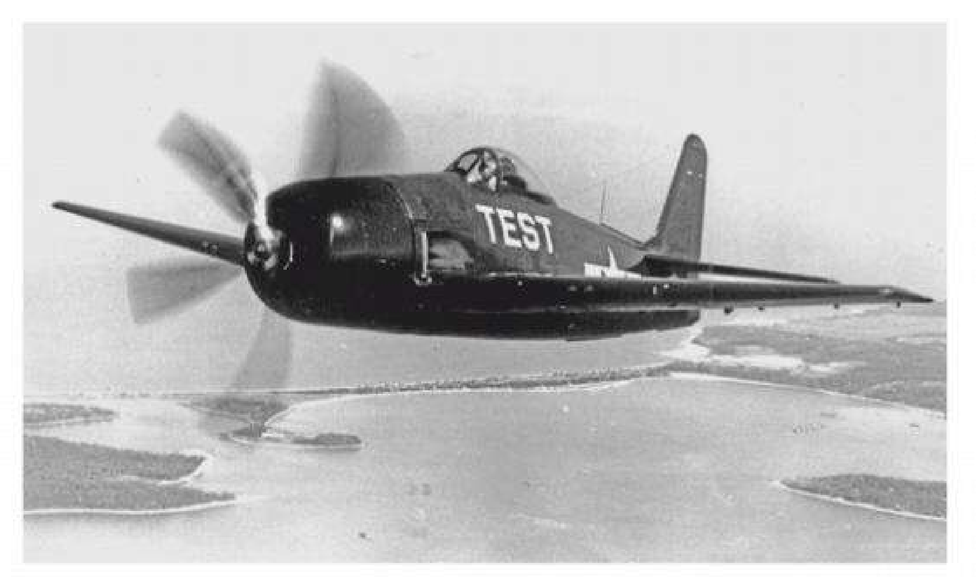
Grummans Chefkonstrukteur William Schwendler und Dick Hutton als Chefdesigner des neuen Modells G-58 setzten die Ideen in der bewährten Grumman-Tradition geschickt um und legten dabei nicht nur Wert auf hohe Geschwindigkeiten im unteren und mittleren Höhenbereich, sondern vor allem auch auf optimale Steigleistungen und Manövriereigenschaften. Die Grumman F8F-1 Bearcat hatte ein um etwa 40 bis 50 Prozent günstigeres Verhältnis von Motorleistung zu Masse als die Hellcat oder Corsair und konnte, entscheidend für einen Abfangjäger, sehr schnell steigen, etwa 30 Prozent schneller als eine Hellcat. Zugleich war sie wendig, strukturell sehr wider-



Unangenehmer Gegner in der Dunkelheit: Die Nachtjäger-Version F8F-2N erhielt ein kleines Radar unter der rechten Fläche und 20-Millimeter-Kanonen.



Der Firmendemonstrator wurde von verschiedenen Piloten in den ganzen USA vorgeführt.



Die erste XF8F-1 startete am 31. August 1944 zu ihrem Jungfernflug. Sie stürzte im März 1945 ab.



standsfähig und vertrug positive Beschleunigungen bis 7,5 *g* und negative bis 3,7 *g*. Als Bewaffnung befanden sie vier 12,7-Millimeter-MGs als ausreichend. Nachdem Grumman das neue Modell den Navy-Verantwortlichen Ende des Sommers 1943 präsentiert hatte, erhielt das Unternehmen am 27. November den Auftrag zur Fertigung von zunächst 25 Maschinen, von denen zwei als Prototypen dienen sollten. Für den ersten forderte die Navy den Einbau eines R-2800-22W-Motors mit zweistufigem Höhenlader (C-Serie) und für den zweiten den gleichen Motor mit regelbarem Höhenlader (E-Serie).

MIT ÄNDERUNGEN IN DIE SERIENFERTIGUNG

Nach einigen Änderungen konnte Grumman den ersten Prototyp bis Mitte August 1944 fertigstellen. Unter der Führung von Cheftestpilot Robert L. Hall absolvierte die XF8F-1 (BueAer No. 90460) am 31. August 1944 in Bethpage ihren Jungfernflug. Hall war von den Flugeigenschaften und -leistungen der Maschine sehr beeindruckt, dennoch waren einige Änderungen erforderlich. So wurde die Spannweite des Höhenleitwerks um 30 Zentimeter vergrößert und der interne Kraftstoffvorrat auf 700 Liter erhöht.

Im Oktober 1944 gab das Bureau of Aeronautics die Serienfertigung der F8F-1 frei. Gefordert wurden 2000 Flugzeuge. In die Großserienfertigung der F8F-1 schaltete die Navy auch die Eastern Aircraft Division von General Motors ein. Sie erhielt am 5. Februar 1945 einen Auftrag über 1876 F8M-1. Dieser wurde jedoch im weiteren Verlauf wieder storniert, und auch die ursprüngliche Menge wurde nie ganz abgerufen, sodass am Ende nur 1266 Exemplare die Werkshallen verließen.

Im Februar 45 fanden an Bord des umgebauten Geleitträgers „USS Charger“ (CVE-30) mit der zweiten Vorserienmaschine (No. 90438) die ersten Start- und Landeversuche statt, die mit ausgezeichneten Ergebnissen endeten. Zum gleichen Zeitpunkt lief in Bethpage die Serienproduktion an. Dabei gab es einige Diskussionen um den Übergang von der F6F-5 Hellcat zur F8F-1 – die Kommandeure an der Front wollten beim laufenden Vor-



Der mächtige Pratt & Whitney R-2800-22W/34W Double Wasp liefert 2100 PS.

Ihre ersten scharfen Einsätze in einem Konflikt flog die Bearcat erst 1950 im Indochina-Krieg als Teil der Armée de l'Air.



Einsatz in Indochina: Die Grummans (im Vordergrund) waren den Chance Vought F4U Corsair (im Hintergrund) in Geschwindigkeit und Steigrate weit überlegen. Lediglich bei der Zuladung konnte die Corsair punkten.



Technische Daten
Grumman F8F-1B Bearcat

Hersteller: Grumman Aircraft Corporation
Verwendung: Jagdflugzeug
Besatzung: 1 Pilot
Triebwerk: Pratt & Whitney R-2800-22W/34W Double Wasp mit 1564 kW (2100 PS)
Spannweite: 10,82 m
Länge: 8,42 m
Höhe: 4,01 m
Flügelfläche: 22,67 m²
Leermasse: 3207 kg
Zuladung: 2668 kg
max. Startmasse: 5875 kg
max. Geschwindigkeit: 678 km/h
Dienstgipfelhöhe: 11 860 m
Reichweite: 1780 km
Bewaffnung: 4 x 20-mm-Maschinenkanonen (F8F-1: 4 x Browning-M2-12,7-mm-MGs), zwei Bomben (je max. 450 kg), ungelenkte Raketen

Zeichnungen: Michele Marsan

In den USA war die US Navy der Hauptabnehmer des schnellen Jägers. Auch die legendären Blue Angels nutzten den Boliden.

marsch im Pazifik kurzfristig auf keinen Fall weniger Hellcats, sodass deren Fertigung bis August 1945 verlängert wurde.

Derweil gingen die ersten F8F-1 an die Staffel VF-19 „Satan’s Kittens“, die nach einer ersten Einweisung im Werk im kalifornischen Santa Rosa ein intensives Ausbildungsprogramm absolvierte, bevor sie am 2. August 1945 an Bord des Flugzeugträgers „USS Langley II“ (CVL-27) in den Pazifik aufbrach. Da Japan am 15. August seine bedingungslose Kapitulation verkündete, kam die Staffel aber nicht weiter als bis nach Hawaii.

Unmittelbar nach Kriegsende strich die Navy alle Aufträge rigoros zusammen, und der als Bearcat bezeichnete Bordjäger wurde nur noch in vergleichsweise kleiner Stückzahl gefertigt. Von der F8F-1 verließen insgesamt 654 Maschinen die Werkshallen. Dazu kamen 226 F8F-1B, bei denen die MGs durch vier 20-Millimeter-Kanonen mit je 820 Schuss ersetzt wurden. Diese Variante wurde ab April 1946 ausgeliefert.

Einige Exemplare der ersten Serienversion baute Grumman als Leitflugzeuge für Zieldarstellungsdrohnen um (F8F-1D). Schon Mitte 1945 schlug man auch eine Nachtjagdversion vor, deren Radargerät AN/APS-19 in einer Verkleidung an der äußeren rechten Unterflügelstation aufgehängt werden konnte. Nur 13 Flugzeuge wurden aus serienmäßigen F8F-1 umgebaut. Bis Dezember 1947 hatten 23 Staffeln der US Navy auf die F8F-1/1B umgerüstet. 1946 entschieden sich auch die Blue Angels für die F8F-1 Bearcat als Ersatz für ihre veralteten F6F Hellcat.

BEARCAT ERHÄLT FEUERTAUFE BEI DEN FRANZOSEN

Trotz des Aufkommens von Strahljägern, die sich bei Vergleichsflügen deutlich überlegen zeigten, wurde die Bearcat noch einmal weiterentwickelt. Es ging vor allem um den Einbau des stärkeren R-2800-30W mit variablem Lader und einem automatischen Leistungsregler (AEC), der 1790 Kilowatt erreichte. Die F8F-2 erhielt auch ein 30 Zentimeter höheres Seitenleitwerk. Ihre Lieferung begann am 11. Oktober 1947. Neben 293 Exemplaren der normalen Jägerausführung gab es 60 F8F-2P als Aufklärer und 12 Nachtjäger

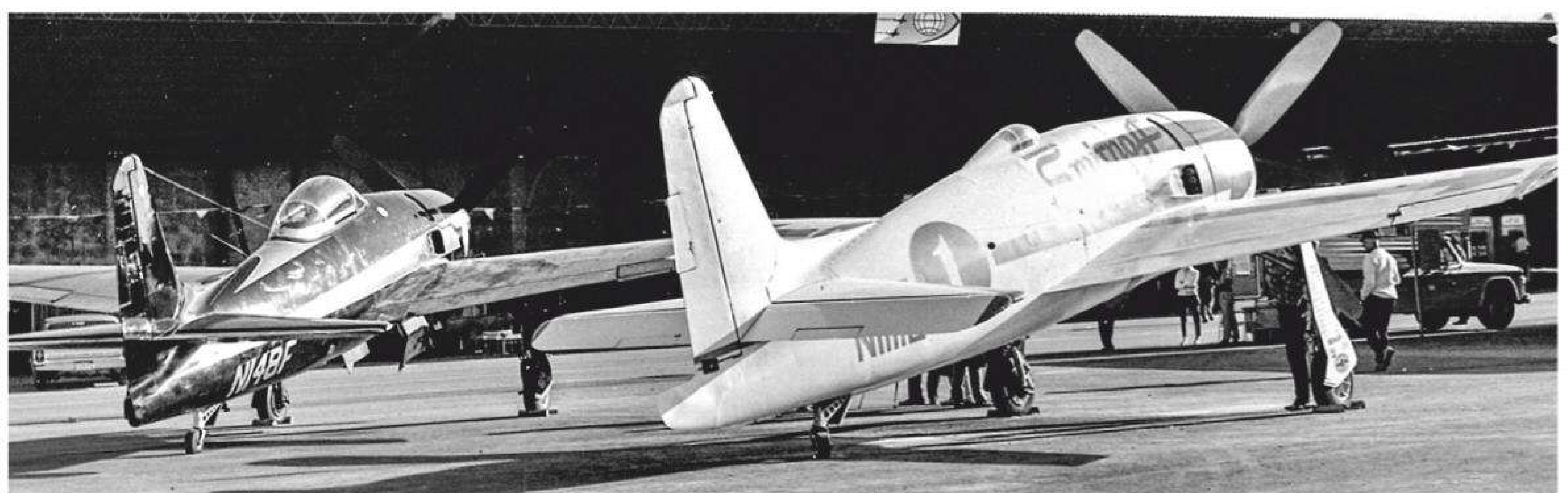


Für den Einsatz auf den Trägern konnten die Flächen, wie bei Trägerflugzeugen üblich, angeklappt werden.

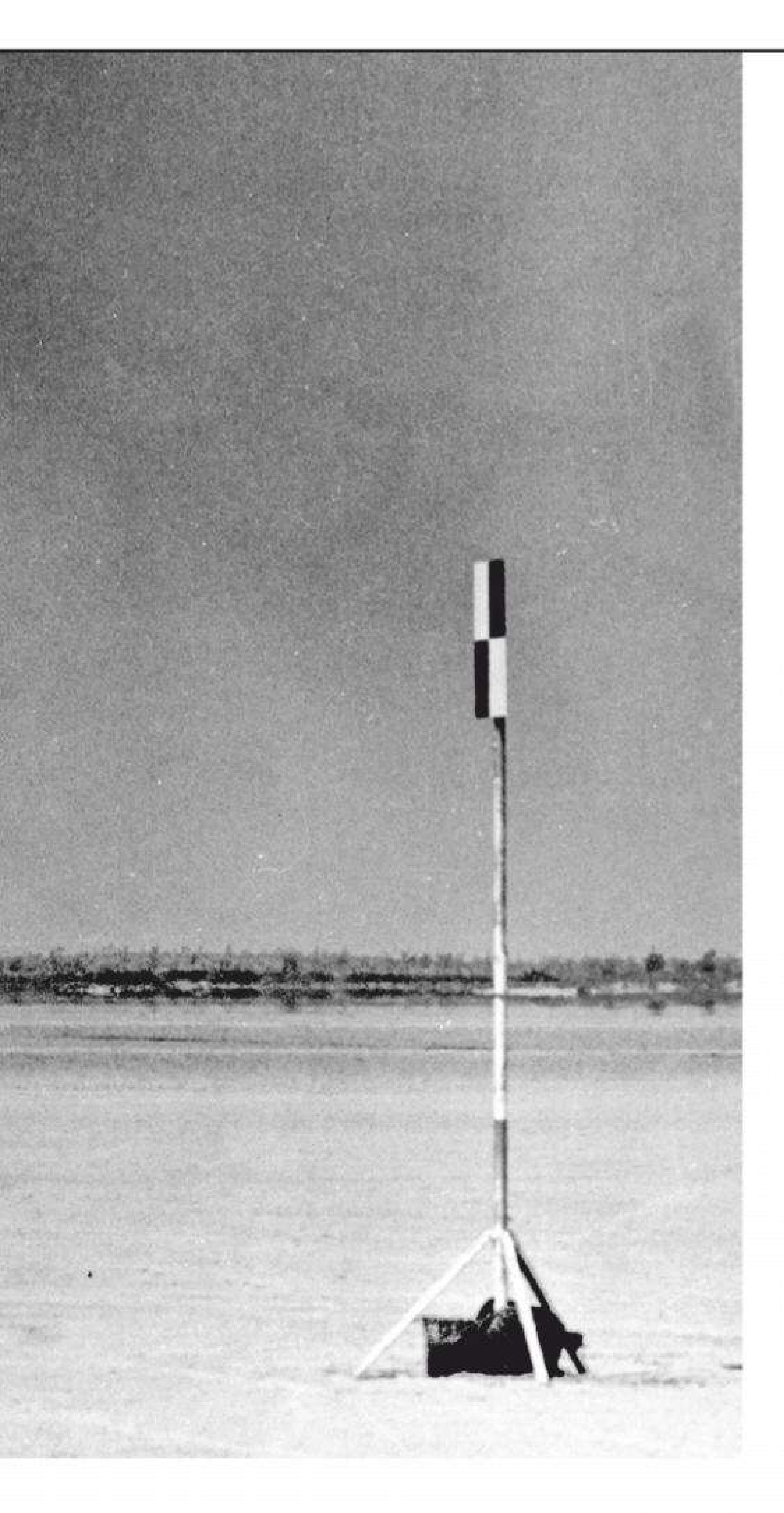


Für den Einsatz auf kleineren Flugzeugträgern, wie hier der „USS Valley Forge“, war die Bearcat perfekt geeignet.

Auch in der zivilen, privaten Luftfahrt konnte die Grumman punkten. Viele Exemplare wurden nach der Ausmusterung bei verschiedenen Luftrennen und Rekordflügen eingesetzt.



Eine der bekanntesten Renn-Katzen war die N1111L von Darryl Greenamyer, der damit seit 1964 an Rennen teilnahm. Die später als „Conquest 1“ bekannte Bearcat gewann sechs Mal in Reno. 1969 stellte sie den 30 Jahre bestehenden Geschwindigkeitsrekord für Kolbenmotorflugzeuge ein.





Die ohnehin schon schnelle Bearcat wurde durch Veränderungen an Zelle und Flächen noch schneller gemacht und nur auf Geschwindigkeit ausgelegt.



Die N5005 flog unter anderem als Race 14, später als Race 66 und zuletzt als Race 44. Mit dieser Markierung ging sie bei einem Unfall 1971 verloren.



Die „Conquest 1“ ist heute im Smithsonian National Air and Space Museum ausgestellt.

F8F-2N. Die Bearcat-Produktion endete am 31. Mai 1949.

Bei der US Navy waren die Dienste der Bearcat nicht mehr lange gefragt, und so lieferten die USA ab 1950 der französischen Armée de l’Air 120 F8F-1 und -1B, die damit elf Staffeln ausrüstete und diese während des Indochinakrieges vorwiegend im Erdkampf einsetzte. Nach dem Fall der Dschungelfestung Dien Bien Phu und der Genfer Indochina-Konferenz im Jahre 1954 zog sich die geschlagene französische Expeditionsarmee zurück. Sie übergab alle übrig gebliebenen Bearcats den Luftstreitkräften Südvietnams. Ab 1951 überließen die USA auch der Royal Thai Air Force 129 Bearcats der Version F8F-1; sie standen größtenteils noch bis Anfang der 60er Jahre im aktiven Truppendienst.

GROSSER AUFTRITT BEI DEN LUFTRENNEN IN DEN USA

Einige, nun überzählige Bearcats gelangten in private Hände, und der schnelle Kolbenmotorjäger begann eine weitere sehr erfolgreiche Karriere im Bereich der in den 1940er Jahren aufgekommenen Luftrennen. Als berühmteste Bearcat ging Darryl Greenamyers Maschine in die Geschichte der Luftfahrt ein: Am 16. August 1969 erreichte der Amerikaner mit seiner modifizierten F8F-2 (N1111L „Conquest 1“) über Edwards Air Force Base die neue Kolbenmotor-Rekordgeschwindigkeit von 776,67 km/h. Damit verbesserte er den 30 Jahre zuvor aufgestellten Rekord der Messerschmitt Me 209 (755,14 km/h).

Weitere 20 Jahre später war es Lyle Shelton, der mit der stark modifizierten Grumman F8F „Rare Bear“ noch einmal fast 100 km/h drauflegte: Am 21. August 1989 hämmerte er mit einer wahnsinnigen Geschwindigkeit von 850,241 km/h über den bei Las Vegas angelegten Kurs.

Nachdem eine P-51 noch einmal 5 km/h schneller war, ziehen die heutigen Besitzer der „Rare Bear“ einen neuen Rekordversuch in Erwägung. Die Maschine wird derzeit bei Ezell Aviation in Texas aus einem längeren Winterschlaf erweckt und auf ihren Einsatz vorbereitet.



Der vergessene Krieg

IM JAPANISCH-SOWJETISCHEN GRENZKONFLIKT 1939 VERSUCHTE JAPAN SEINE NORDGRENZE AUF DEM ASIATISCHEN FESTLAND ZU HALTEN UND WEITER AUSZUDEHNEN. DABEI TRAF DAS KAISERREICH ABER AUF EINEN ÜBERMÄCHTIGEN GEGNER.

Text: **Kristoffer Daus**
Illustration: **Ronnie Olsthoorn, www.AviationArt.aero**



Das Kaiserreich Japan war in den 1930er Jahren auf Expansion getrimmt. Um das Konzept einer „Großostasiatischen Wohlstandssphäre“ unter japanischer Kontrolle und ohne westliche Einflüsse zu verwirklichen, versuchte der Tenno seinen Machtbereich immer weiter auszudehnen. So war es abzusehen, dass es irgendwann zu Grenzstreitigkeiten mit den Nachbarstaaten käme. Im Norden Chinas, wo der Fluss Chalchin Gol einen Teil des Grenzgebietes zwischen der Mongolei und dem von Japan kontrollierten Mandschukuo markierte, kam es immer wieder zu Spannungen aufgrund gegenseitiger Gebietsansprüche.

Am 11. Mai 1939 ließ eine kleine mongolische Kavallerie-Einheit in der umkämpften Gegend am Ostufer des Flusses ihre Pferde grasen. Sie wurde umgehend von Mandschukuo-Truppen vertrieben. Einige Tage später kam eine deutliche größere Einheit mongolischer Soldaten in das Gebiet, und dieses Mal waren die Truppen aus Mandschukuo machtlos. Es wurde umgehend Unterstützung durch die japanische Kwantung-Armee angefordert. Der sowjetische Diktator Josef Stalin wollte natürlich ebenfalls nicht nachgeben, und so schaukelte sich das anfängliche Geplänkel zu einem handfesten Krieg hoch. Stalin ließ einen Plan ausarbeiten, um die Japaner aus dem Gebiet zu vertreiben, das er für die Mongolen vorgesehen hatte. Dazu wurde eine dem Gegner zahlenmäßig weit überlegene Truppe zusammengestellt. Das Hauptaugenmerk lag auf einer großen Anzahl an Panzern, denen die Japaner schlicht nichts entgegenzusetzen hatten.

Aber auch in der Luft wollten sich beide Seiten nichts schenken. Die Russen schickten eine große Anzahl an Jagdflugzeugen, hauptsächlich vom Typ I-15, I-16 sowie I-153, an die Front. Auch waren kleinere Einheiten aus Bombern und Aufklärern vertreten. Die Japaner auf der anderen Seite verließen sich auf ihren neuesten Jäger, die Nakajima Ki-27 (alliierter Codename „Nate“). Wie ihr in die Jahre gekommener Vorgänger, die Kawasaki Ki-10, die ebenfalls vereinzelt eingesetzt wurde, war die Nate zwar äußerst wendig, aber nur schwach bewaffnet und nicht gepanzert. Dennoch waren die japanischen Piloten sehr zuversichtlich und hoch motiviert, hatte Japan den letzten Krieg gegen Russland klar für sich entscheiden können, und auch in China, mit dem man sich seit 1937 im Krieg befand, war man in der Luft klar überlegen.

Der erste Luftkampf fand am 20. Mai 1939 statt, als drei Ki-27 unter dem Kommando von Oberstleutnant Kojiro Matsumura auf zwei I-16 trafen, die eine Polikarpow R-Z eskortierten. In kurzer Zeit schossen die Japaner die R-Z ab und schlugen die Sowjets in die Flucht, ohne dabei eigene Verluste zu erleiden. Drei Tage später kam es zu einem weiteren Luftkampf, bei dem die Japaner ohne eigene Verluste drei I-16 vom Himmel holten.

Beide Seiten erkannten den hohen Wert der Luftüberlegenheit über dem Gefechtsfeld schnell, und so wurden immer mehr Flugzeuge an die Front geschickt. Der grundlegende Vorteil, den die Japaner ausspielen konnten, war, dass ihre Piloten deutlich erfahrener waren und ihre ohnehin wendigeren Jäger viel besser einsetzen konnten. Es gab aber auch bei den Sowjets vereinzelt Veteranen, die seit 1937 auf chinesischer Seite hauptsächlich gegen die Flugzeuge der japanischen Marine gekämpft hatten. Ihre



Die Mitsubishi Ki-21 war das Rückgrat der Bomberflotte. Aufgrund kaum vorhandener Panzerung und schwacher Abwehrbewaffnung musste sie allerdings zum Ziel eskortiert werden.



Die Ki-10, der letzte japanische Jagddoppeldecker, war äußerst wendig und mit einem guten Piloten am Steuerknüppel ein ernst zu nehmender Gegner.



Fotos: KL-Dokumentation

Dank jahrelanger Kampferfahrung gelang es den Japanern auch in Unterzahl, dem Gegner schwere Schäden zuzufügen.

Anzahl war allerdings zu gering, um einen Ausschlag zugunsten der Kommunisten zu geben. Am 28. Mai 1939 entbrannte einer der größten Luftkämpfe des Konfliktes, als über 60 sowjetische Jäger auf rund 18 Ki-27 trafen. In einem wilden Gekurbel konnten die Japaner ein weiteres Mal die Oberhand gewinnen und insgesamt zehn Gegner abschießen zum Preis nur einer einzigen Nate.

So erfolgreich der Luftkrieg auch für Japan verlief, am Boden sah es anders aus. Die sowjetisch-mongolischen Streitkräfte hatten aufgrund ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit und dem massiven Einsatz von Panzern relativ leichtes Spiel mit den Japanern. Diese konnten zwar durch massive Infanterieangriffe den großflächigen Durchbruch des Feindes verhindern, aber auf Dauer würden die Soldaten des Tenno nicht standhalten können.

Als die Sowjets am 22. Juni 1938 den Fluss Chalchin Gol das erste Mal massiert mit fast 100 Maschinen überflogen, um Ziele auf japanischer Seite anzugreifen, konnten die Japaner lediglich 18 Jäger zur Verteidigung aufbieten. Trotz ihrer massiven zahlenmäßigen Unterlegenheit gelang es den Japanern, bei nur fünf eigenen Verlusten elf Gegner abzuschießen. Als Vergeltung flog nun die Kwantung-Armee im Morgengrauen des 27. Juni 1939 ihrerseits einen Großangriff gegen mongolische Ziele. Ohne Genehmigung der japanischen Armeeführung in Tokio griffen über 100 Maschinen verschiedener Typen feindliche Flugfelder und Bodenziele an. Die Sowjets waren von diesem Angriff mehr als überrascht. Während die ersten Bomben auf die Flugfelder niederregneten, starteten die verzweifelten Piloten ihre Maschinen. In einem rund 30-minütigen Luftkampf, an dem über 150 Flugzeuge beteiligt waren, gelang es den japanischen Jagdpiloten, eine große Anzahl an Gegnern abzuschießen. Als die japanischen Bomber ihre Mission erfolgreich ausgeführt hatten, wurden sie von ihren Begleitflugzeugen wieder über die Grenze eskortiert. Die Verlustbilanz für die Japaner sah sehr

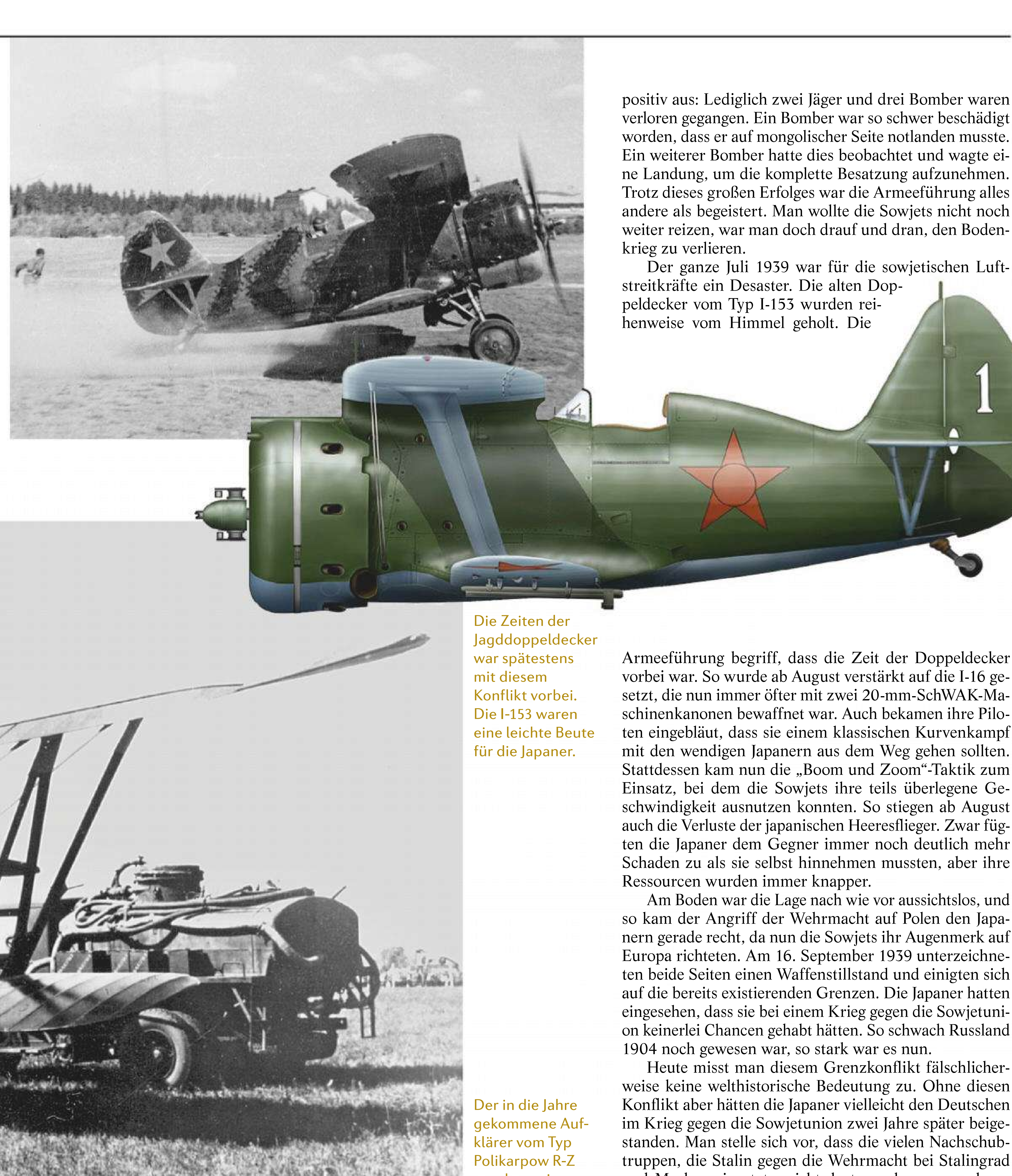


Als immer mehr I-16, bewaffnet mit schweren 20-mm-Kanonen, an die Front kamen, stiegen auch die Verluste der Japaner rasch an.

Fotos: Archiv Maslow, KL-Dokumentaion (1), Mikail Timin (1)

positiv aus: Lediglich zwei Jäger und drei Bomber waren verloren gegangen. Ein Bomber war so schwer beschädigt worden, dass er auf mongolischer Seite notlanden musste. Ein weiterer Bomber hatte dies beobachtet und wagte eine Landung, um die komplette Besatzung aufzunehmen. Trotz dieses großen Erfolges war die Armeeführung alles andere als begeistert. Man wollte die Sowjets nicht noch weiter reizen, war man doch drauf und dran, den Bodenkrieg zu verlieren.

Der ganze Juli 1939 war für die sowjetischen Luftstreitkräfte ein Desaster. Die alten Doppeldecker vom Typ I-153 wurden reihenweise vom Himmel geholt. Die



Die Zeiten der Jagddoppeldecker war spätestens mit diesem Konflikt vorbei. Die I-153 waren eine leichte Beute für die Japaner.

Armeeführung begriff, dass die Zeit der Doppeldecker vorbei war. So wurde ab August verstärkt auf die I-16 gesetzt, die nun immer öfter mit zwei 20-mm-SchWAK-Maschinenkanonen bewaffnet war. Auch bekamen ihre Piloten eingebläut, dass sie einem klassischen Kurvenkampf mit den wendigen Japanern aus dem Weg gehen sollten. Stattdessen kam nun die „Boom und Zoom"-Taktik zum Einsatz, bei dem die Sowjets ihre teils überlegene Geschwindigkeit ausnutzen konnten. So stiegen ab August auch die Verluste der japanischen Heeresflieger. Zwar fügten die Japaner dem Gegner immer noch deutlich mehr Schaden zu als sie selbst hinnehmen mussten, aber ihre Ressourcen wurden immer knapper.

Am Boden war die Lage nach wie vor aussichtslos, und so kam der Angriff der Wehrmacht auf Polen den Japanern gerade recht, da nun die Sowjets ihr Augenmerk auf Europa richteten. Am 16. September 1939 unterzeichneten beide Seiten einen Waffenstillstand und einigten sich auf die bereits existierenden Grenzen. Die Japaner hatten eingesehen, dass sie bei einem Krieg gegen die Sowjetunion keinerlei Chancen gehabt hätten. So schwach Russland 1904 noch gewesen war, so stark war es nun.

Heute misst man diesem Grenzkonflikt fälschlicherweise keine welthistorische Bedeutung zu. Ohne diesen Konflikt aber hätten die Japaner vielleicht den Deutschen im Krieg gegen die Sowjetunion zwei Jahre später beigestanden. Man stelle sich vor, dass die vielen Nachschubtruppen, die Stalin gegen die Wehrmacht bei Stalingrad und Moskau einsetzte, nicht dort, sondern am anderen Ende Russlands gegen die Japaner hätten kämpfen müssen. Die Japaner hätten zweifelsohne auch in einem völlig eskalierten Krieg 1941 gegen die Sowjetunion keinerlei Chancen gehabt, aber ihr Opfer hätte dem deutschen Verbündeten die nötige Zeit erkaufen können, um an der Ostfront den Vormarsch beizubehalten.

Der in die Jahre gekommene Aufklärer vom Typ Polikarpow R-Z wurde nur in geringer Stückzahl eingesetzt und war das erste Opfer japanischer Jagdpiloten währen des Konfliktes.



Gatow rüstet sich für die Zukunft

SEIT FAST 25 JAHREN IST ES MEHR ODER WENIGER EIN PROVISORIUM, DOCH LANGSAM WERDEN DIE PLÄNE REALITÄT: AUF DEM EHEMALIGEN FLUGPLATZ RAF GATOW IM BERLINER WESTEN SOLL EIN MUSEUM MIT WELTGELTUNG ENTSTEHEN.



Die Ausstellung der ehemaligen Luftwaffenmaschinen ist in Deutschland einzigartig.

Text und Fotos:
Stefan Schmoll

Der erste Blick auf das Museum mag für viele Besucher noch immer ein wenig enttäuschend sein. Aber nach dieser ersten optischen Ernüchterung ahnt der aufmerksame Besucher doch rasch, welches Potenzial hier schlummert. Alleine das unter Denkmalschutz stehende Gebäudeensemble aus den neun erhaltenen Hangars 1 bis 10 (Hangar 2 wurde nach dem Zweiten Weltkrieg abgebrochen und nicht mehr aufgebaut) sowie dem Towergebäude bietet ungeahnte Möglichkeiten, die in den kommenden Jahren auch mehr und mehr genutzt werden.

Der Masterplan wurde vor einigen Jahren begonnen, und es wird wohl eine weitere Dekade dauern, bis das Berliner Museum schließlich den Rahmen für Ausstellung, Forschung und Bewahrung bieten kann, der den Machern vorschwebt. Der aktuelle Fokus liegt darauf, Hangar um Hangar zu sanieren, damit langfristig möglichst viel Hallenfläche für Ausstellung und Lagerung vorhanden ist. Aus diesem Grund sind derzeit auch zahlreiche Großexponate an andere Museen verliehen worden. So haben alleine fast ein Dutzend Luftfahrzeuge im Luftfahrtmuseum Rechlin eine neue Heimat gefunden.

Auch wenn die Geschichte der Luftwaffe auf deutschem Boden mehr als ein Jahrhundert zurückreicht, wird der inhaltliche Schwerpunkt der Museumspädagogik nach Information des Museumsleiters Oberstleutnant Leonhardt beim Kalten Krieg (beispielhaft an der parallelen Entwicklung von NVA und Bundesluftwaffe) liegen. Zentraler Punkt der späteren Dauerausstellung wird der große Hangar 4 werden, der sich auf dem riesigen Gelände unweit des historischen Towergebäudes und des Eingangs befindet.

Seit April 2018 erleben die rund 80 000 Besucher jährlich im Hangar 3 die sehr gute und abwechslungsreiche Ausstellung „Zwischenlandung“. Obgleich viele Nachbauten aus der Frühzeit der Fliegerei nicht mehr in Gatow gezeigt werden, hat die in den 90er Jahren nachgebaute Farman III auch in der Interimsausstellung weiterhin einen Ehrenplatz behalten. Schließlich wurden auf diesem französischen Typ ab 1910 die ersten deutschen Militärpiloten ausgebildet.

Aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges werden hier die Muster Heinkel He 111, Messerschmitt Me 163 und Focke-Wulf Fw 190 präsentiert. Auch können die Besucher das Ergebnis der guten Kooperation zwischen den Museen Berlins sehen, und zwar in Form der seltenen originalen Halberstadt CL IV aus den letzten Tagen des Ersten Weltkrieges. Die D-IBAO kann aus Platzgründen derzeit nicht im Technikmuseum gezeigt werden, schließt hier in Gatow aber als Originalflugzeug aus der Frühzeit der Luftfahrt eine wichtige Lücke.

Der weitaus größte Teil der Gatower Schätze befindet sich allerdings derzeit in den Depots. Der große Hangar 7 wurde bereits komplett saniert und zwischenzeitlich auch als Ausstellungshangar genutzt. Derzeit sind hier zahlreiche Luftfahrzeuge aus der Nachkriegszeit untergebracht. Mittelfristig ist von der Museumsleitung geplant, durch ausgewählte Depots Führungen für interessierte Besucher anzubieten, um einen größeren Teil der Sammlung präsentieren zu können.

Noch größer ist das Depot in Hangar 8, welches vor einigen Jahren anstelle des ursprünglichen Holzhangars aus den 30er Jahren gebaut wurde. Hier sind einige zerlegte Luftfahrzeuge wie der erste deutsche Tornado-Prototyp, der Rumpf der Focke-Wulf Fw 190 D-9 sowie eine nicht restaurierte Siebel 204 aus französischer Produktion gelagert. Aber in erster Linie sind die großen Regale mit unzähligen Triebwerken und Ausrüstungsgegenständen befüllt, von denen naturgemäß nur der kleinste Teil in der ständigen Ausstellung zu sehen ist.

DIE AUSSTELLUNG SOLL ÜBER DIE NÄCHSTEN ZEHN JAHRE WACHSEN

Im Außengelände schließlich sind zahlreiche Jets aus der Zeit des Kalten Krieges noch immer der Witterung ausgesetzt. Und auch für die Großflugzeuge wie Transall, Nord Noratlas und Breguet Atlantique finden sich keine Hallenplätze. Am Ende der Ausbauphase könnte es auch für diese Großflugzeuge Lösungen



Der Fokus der Ausstellungen soll auf den Mustern des Kalten Krieges liegen.



Die Halberstadt CL IV ist eine Leihgabe des Technikmuseums in Berlin.



Im Außenbereich ist immer viel in Bewegung; einige Muster wandern innerhalb der Hallen.



Museumsinfo

Adresse: Militärhistorisches Museum der Bundeswehr, Flugplatz Berlin-Gatow

Am Flugplatz Gatow 33, 14089 Berlin

Telefon: 030 3687-2601

Website: www.mhm-gatow.de

Öffnungszeiten:
dienstags bis sonntags 10 bis 18 Uhr

Montags ist das Museum geschlossen, außer an Feiertagen.

Bitte beachten Sie die aktuellen Hinweise zu Sonderöffnungs- und -Schließzeiten.

Grundsätzlich geschlossen am 24.12. bis 26.12. sowie am 31.12. und 01.01.

Eintritt: Der Eintritt ist frei.

Ausstellungs-Highlights: Heinkel He 111 (CASA C2.111), Focke-Wulf Fw 190 A-8, Mikojan MiG-29G in Luftwaffen-Lackierung (Kennung 29+03), Mikojan MiG-21 PFM in NVA-Lackierung, Halberstadt CL IV, Messerschmitt Me 163, Messerschmitt Bf 108 (Wrack), Douglas C-47B, North American F-86 Sabre, Transall C-160D, Nord Noratlas, Bell UH-1D





Natürlich dürfen die bei den Heeresfliegern eingesetzten Hubschrauber in Gatow nicht fehlen.



Die Siebel aus französischer Produktion ist noch im Depot des Hangar 8 eingelagert. Dort befindet sich auch eine Focke-Wulf Fw 190 D-9.

wie Überdachungen im südlichen Teil des Platzes bei den Hangars 9 und 10 geben, aber das ist derzeit leider noch Zukunftsmusik. Die Liste der zu besichtigenden Luftfahrzeuge ist ständig in Bewegung, da immer mehr vom Freigelände in die Hallen verlegt wird, sobald wieder neuer Platz während der Renovierungsphasen geschaffen ist. Auch dürften noch weitere Flugzeuge den Weg als Dauerleihgabe in andere Museen antreten.

Aber spannender als die weggehenden Luftfahrzeuge sind auf jeden Fall die Maschinen, die in den kommenden Jahren hier in Gatow zu sehen sein werden. Dabei können sich die Besucher sicher noch auf die eine oder andere Überraschung freuen, wenn es nach dem Museumsleiter Leonhardt und seinem Team geht. ●

Ein Highlight ist die im Flug dargestellte Heinkel He 111. Hierbei handelt es sich um eine CASA C2.111 aus spanischer Produktion.

Klassiker der Luftfahrt
Das Magazin für Luftfahrtgeschichte

Anzeigen-Disposition: Tel. +49 711 182-2815 | E-Mail: gzaehler@motorpresse.de



Markt

Angebote, Gesuche, Modelle, Ersatzteile, Zubehör, etc.

Nächste Ausgabe Klassiker 01/2020

Anzeigenschluss:
28.10.2019
Erstverkauf:
25.11.2019

Schalten Sie Ihre Kleinanzeige im Klassiker-Markt!

Ihre Ansprechpartnerin im Anzeigenservice:
Julia Ruprecht — Telefon: +49 711 182-1548

Ihr Ansprechpartner im Anzeigenverkauf:
Guido Zähler — Telefon: +49 711 182-2815

Sonderverkaufsstellen



Bei diesen Sonderverkaufsstellen erhalten Sie die jeweils aktuelle Ausgabe

Dornier Museum
Claude-Dornier-Platz 1
88046 Friedrichshafen

Möchten Sie mit Ihrer Sonderverkaufsstelle hier aufgeführt sein?
Dann fordern Sie unsere Fachhandelskonditionen an bei:
dpv Service GmbH, Kundenservice Fachhandel
Tel.: +49 40 37845-3600, Fax +49 40 37845-93600, E-Mail: fachhandel@dpv.de

Von Piloten 1994 ins Leben gerufen und geleitet, unterstützt die „Stiftung Mayday“ in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. So betreut sie Flugbesatzungen aller Luftfahrtbereiche nach kritischen und belastenden Vorfällen, um stressbedingten Folgeerkrankungen entgegenzuwirken. Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der internationalen Luftfahrt: Mayday. Helfen Sie mit, dass auf diesen Notruf stets rasche Hilfe erfolgen kann.

Schirmherr ist
Dr. Thomas Enders, CEO Airbus Group.



Stiftung Mayday

Hugenottenallee 171a, 63263 Neu-Isenburg
Telefon: 0700 – 7700 7701, Fax: 0700 – 7700 7702

E-Mail: info@Stiftung-Mayday.de, Internet: www.Stiftung-Mayday.de

Spenden: Frankfurter Sparkasse
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40, BIC: HELADEF1822

In den 1950er Jahren nutzte KLM verschiedene Modelle des Hauses Convair, darunter die 240 und 340. Eine von ihnen war die „Ferdinand Bol“ getaufte 340 mit der Registrierung PH-TGH. Sie flog zwischen Oktober 1953 und April 1964 unter anderem von Schiphol aus.



1924 verabschieden Zuschauer die Fokker F.VII, H-NACC zu einem Flug nach Indien. 1936 stürzte die Maschine bei dichtem Nebel nahe Brüssel ab.



Eine in den Farben der „Uiver“ lackierte DC-2 steht heute im Aviodrome in Lelystadt. Bis vor wenigen Jahren flog sie noch.



100 Jahre königlich

Am 7. Oktober 1919 wurde die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, kurz KLM, gegründet. Geistige Väter der nationalen Luftfahrtgesellschaft waren Albert Plesman und Anthony Fokker, der vor allem sein technisches Wissen beisteuerte und für die KLM maßgeschneiderte Flugzeuge konstruierte. Das benötigte Kapital für die durch Königin Wilhemina der Niederlande mit dem Prädikat „königlich“ ausgezeichnete Fluggesellschaft wurde von verschiedenen Geschäftsleuten gestellt. Seit 2004 gehört die 120 Maschinen umfassende, blau-weiße Airline der Air France-KLM-Holding.

Text: **Philipp Prinzing** Fotos: **KLM**



Gründervater Albert Plesman (links) nimmt die Passagiere des ersten KLM-Fluges im Jahr 1920 in Empfang. Plesman war bis zu seinem Tod am 31. Dezember 1953 im Vorstand der Fluggesellschaft.





1925 sahen die Stewardessen noch anders aus. Hier posieren aber keine Stewardessen in Trachten vor der Fokker F.VII, sondern Besucher des Flugplatzes.



Nicht nur Passagiere wurden seit der Gründung transportiert. Der „Vrachtdienst“ beförderte auch niederländische Tulpen in ganz Europa.



Am Reisebüro Leiselein wartet im Jahr 1928 der KLM-Bus auf die Passagiere, die den Flug von Amsterdam nach London gebucht haben.



Die aus vier Besatzungsmitgliedern bestehende Crew posiert vor der DC-2 „Uiver“.



Im Vordergrund boarden die Passagiere 1935 eine DC-2, während die frisch angekommenen Gäste im Hintergrund aussteigen.


Pressevertreter warten mit aufgestellten Kameras auf die heranrollende DC-2. Die Aufnahme wurde vermutlich Mitte der 1930er Jahre gemacht.



Die „Uiver“ trug das Kennzeichen PH-AJU und war die 18. gebaute DC-2. Sie verunglückte am 20. Dezember 1934 in der syrisch-irakischen Wüste. Alle Insassen verloren ihr Leben.



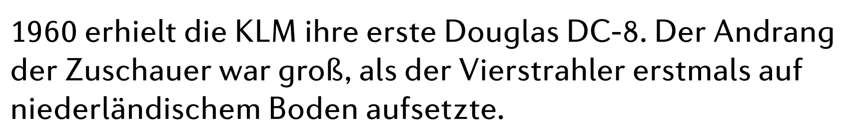
Auch New York steht auf dem Flugplan: 1964 fliegt die Douglas C-54 (PH-TAR) über dem „Big Apple“.



Gut gelaunt stehen die Flugbegleiterinnen aufgereiht vor der Lockheed Constellation L-749 „Enschede“.







1960 erhielt die KLM ihre erste Douglas DC-8. Der Andrang der Zuschauer war groß, als der Vierstrahler erstmals auf niederländischem Boden aufsetzte.



Im Rumpf der DC-7, PH-DSE wurden auch schon mal Kühe transportiert. Die Douglas wurde 1971 als TR-LQC verschrottet.



Zurück ins Jahr 1965 versetzt diese Aufnahme vom Vorfeld des Flughafens Amsterdam-Schiphol. Die Ablösung der Kolbenmotoren hat bereits begonnen.



Die Douglas DC-9-15 „City of Brussels“ flog erstmals am 16.12.1965. Nach ihrer KLM-Zeit nutzte auch Cyprus Airways den kleinen Jet.



Bei der Regionalfluggesellschaft KLM Cityhopper wurde ab 1978 die Fokker F-28 als Passagierflugzeug eingesetzt.



Die Embraer 175 mit der Seriennummer 678 ist das aktuelle Muster der KLM-Cityhopper-Linie. Die mit zwei GE-CF34-8E5-Triebwerken bestückte Maschine hob am 6. Juli 2017 zum ersten Mal ab.

TOTAL präsentiert die Termine

Alle wichtigen Veranstaltungstermine der nächsten Monate auf einen Blick



Fotos: Prinzing, Schmoll

Auf der Hub wird es am 29. und 30. August 2020 endlich wieder laut. Die Airshow Breitscheid meldet sich zurück. Nach fünf Jahren ohne Flugtag in Breitscheid verspricht das Event 2020 eines der ganz großen zu werden und seine Rolle in der Top-Liga wieder einzunehmen. Bisher sind noch keine Teilnehmer veröffentlicht, doch man kann sicher sein, dass es wieder eine spektakuläre Airshow werden wird.

Oktober

9. – 10.10.
Axalp Swiss Air Force Live Fire Demo, Schweiz
Schweizer Luftwaffe, Flugplatzkommando Meiringen, CH-3857 Unterbach, www.vtg.admin.ch/de/organisation/kdo-op/lw/flpl-mei/axalp.html

11. – 13.10.
Air and Space Days, Verkehrshaus Luzern, Schweiz
Swiss Museum of Transport, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Tel.: +41 (0)375 7575, E-Mail: info@verkehrshaus.ch, www.verkehrshaus.ch

April 2020

1. – 4.4.
AERO Friedrichshafen
Messe Friedrichshafen GmbH, Neue Messe 1, 88046 Friedrichshafen, Tel.: +49 (0)7541 708404, E-Mail: info@messe-fn.de, www.aero-expo.com

22. – 26.4.
Eurasia Airshow, Türkei
Antalya International Airport, Yesilköy Mahallesi, Antalya Havalimanı, 7230 Muratpasa, Antalya, Türkei, Tel.: +90 (0)312502 5100, E-Mail: gizem.cak@capitalexhibition.com www.eurasiaairshow.com

Mai 2020

13. – 17.5.
ILA 2020 Berlin
Berlin Expo Center Airport, Messestr. 1, 12529 Schönefeld (Selchow), Tel.: +49 (0)30 3038-2153 E-Mail: ila@messe-berlin.de, www.ila-berlin.de

Juni 2020

13.6.
Danish Air Show, Dänemark
Helicopter Wing Karup, Herningvej 30, 7470 Viborg, Dänemark, Tel.: +45 (0)72842190, E-Mail: hw-ktp-das2020@mil.dk, www.danishairshow.dk

14.6.
RAF Cosford Air Show, Großbritannien
Albrighton, Wolverhampton WV7 3EX, Großbritannien, Tel.: + 44 (0)1902 377 922, E-Mail: info@cosfordairshow.co.uk, www.cosfordairshow.co.uk



Die Segelfluggruppe Wershofen lädt am 5. und 6. September 2020 wieder zum Flugplatzfest ein. Die immer noch als Geheimtipp zu bezeichnende Veranstaltung hat mit seinem Flieger-Picknick und dem Classic-Cessna-Meeting bereits in den vergangenen Jahren viele Besucher begeistert. Ein tolles Programm mit historischen Flugzeugen von der CriCri bis zur North American AT-6 ist einen Besuch in der Eifel auf jeden Fall wert.

August 2020

29. – 30.8.
Airshow Breitscheid
Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e.V., Auf der Hub 4a, 35767 Breitscheid, www.airshow-breitscheid.com

Alle Angaben ohne Gewähr. Bitte informieren Sie sich direkt beim Veranstalter.



DIE KÖNIGSKLASSE

Kunstflugstaffeln ziehen weltweit ein großes Publikum in ihren Bann. In diesem Buch werden die bedeutendsten Teams und ihre Geschichte gewürdigt.

Kunstflugteams entstanden bereits Anfang der 1930er Jahre mit dem Ziel, der Öffentlichkeit und auch anderen Nationen deren Leistungsfähigkeit zu demonstrieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden dann Profi-Staffeln mit Strahlflugzeugen und hoben den Kunstflug auf ein ganz neues Leistungsniveau. Nur die Besten der Besten finden in solchen Staffeln Aufnahme und dürfen in halsbrecherischen Formationen und Flugfiguren zeigen, zu was sie imstande sind. Dieser Band stellt nach einer kurzen Einführung die rund 30 bedeutendsten Kunstflugteams der Welt vor. Mit Aufnahmen vom Boden und aus der Luft werden die Flugfiguren sowie die Akteure im Hintergrund beschrieben. Auch die tragischen Unglücke werden thematisiert.

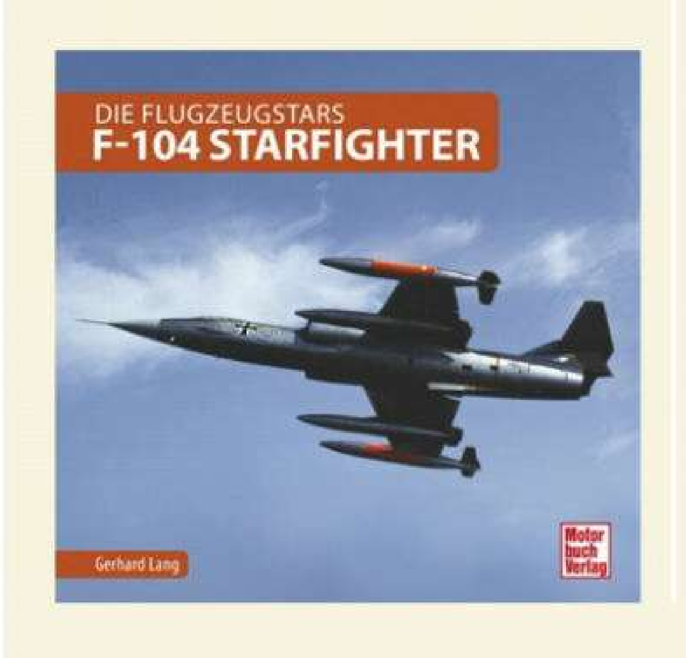
Wertung: ●●●●●○

DER STERNENKRIEGER

Vor 65 Jahren startete der Starfighter zu seinem Erstflug. Bis heute spaltet er die Gemüter in der Luftfahrt.

In der Reihe „Die Flugzeugstars“ hat sich der Motorbuch Verlag nun die Lockheed F-104 vorgenommen. Vor 65 Jahren startete der Starfighter zu seinem Erstflug und veränderte die Luftfahrt. Gefürchtet und geliebt bei den Piloten, umgibt ihn bis heute eine gewisse Aura. Mithilfe vieler Bilder und Infografiken zeigt Autor Gerhard Lang die bewegte Geschichte des Musters auf. Der Leser bekommt einen Eindruck davon, was den Mythos F-104 ausmacht. Das Buch wird ab Oktober 2019 im Handel sein.

Wertung: ●●●●●○





TRADITIONS-JAHRBUCH

Kompakt und jetzt auch ansprechend aufbereitet, liefert der Fliegerkalender wieder viele Informationen.

Im 42. Jahr erscheint der bekannte Fliegerkalender in einem neuen und deutlich modernen Design unter der Leitung des neuen Herausgebers Tim F. Kramer. Mit dieser Auflage bietet das „Internationale Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt“ wieder ein Kaleidoskop historischer und aktueller Themen aus der zivilen und militärischen Luftfahrt. Auf 208 Seiten hat der Fliegerkalender für 16,95 Euro viel zu bieten.

Wertung: ●●●●○○

FLUG REVUE-KALENDER 2020

Faszinierende Motive für das kommende Jahr schon jetzt sichern.

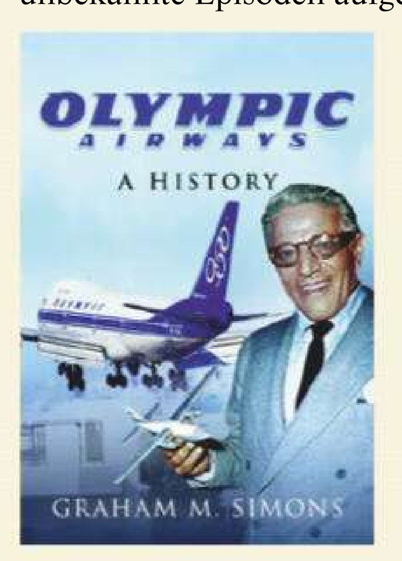
Der FLUG REVUE-Kalender 2020 bietet beeindruckende und einmalige Impressionen der Luftfahrt: Unterschiedliche Maschinen und spannende Situationen in gewohnt hervorragender Qualität lassen das Herz eines jeden Luftfahrtfans höherschlagen. Der Kalender hat einen Umfang von 14 Seiten im Format 55 x 45 Zentimeter. Der Preis beträgt wie in den vergangenen Jahren 19,95 Euro.



IM OLYMP

Die bewegte Geschichte der griechischen Olympic Airways wird hier auf Englisch spannend aufbereitet.

Viele kennen den griechischen Reeder Aristoteles Onassis. Doch kaum jemand weiß, dass der Mann, der in zweiter Ehe mit Jackie Kennedy verheiratet war, auch eine Airline besaß. Der britische Autor Graham M. Simons hat sich der bewegten Geschichte der einst staatlichen Airline angenommen und dabei einige bis heute unbekannte Episoden aufgedeckt. Simons versteht es, die Verstrickungen und auch die Höhen und Tiefen der Fluglinie, deren Wurzeln bis in die 1930er Jahre reichen, interessant darzustellen. Englischer Lesespaß für 33 Euro.



Wertung: ●●●●○○

Fotos: Herpa, Mittler, Motorbuch Verlag, Pen & Swords, Revell



HERPA

Auch über 60 Jahre nach ihrem Erstflug hat die ***Convair XB-58 Hustler*** 1 (Art.-Nr. 559850, 54,95 Euro) nichts von ihrer Eleganz verloren. Ziel war es damals, einen Nuklearbomber zu entwickeln, der zweifache Schallgeschwindigkeit erreicht. Heraus kam ein Deltaflügler mit einer Wespentaille. Die Hauptlast, eine Atombombe, wurde in einem großen, externen Tank untergebracht. Alternativ konnten vier taktische Nuklearbomben mitgeführt werden. Bei Herpa gibt es nun den Prototyp, mit der Kennung 55-0660, als Metallmodell im Maßstab 1:200.

Im Vorfeld des Kinostarts von „Top Gun 2: Maverick" im kommenden Sommer bietet Herpa einen alten Bekannten in seinem Sortiment an. Die fiktive ***Mikojan MiG-28*** 2 (Art.-Nr. 82TSMWTP009, 32,95 Euro) im schwarzen „Top Gun"-Dress. Der Jäger stammt nicht aus dem eigenen Herpa-Programm, sondern wird im Namen der TSM-Modelle vertrieben. In 1:200 bietet das Metallmodell keine großen Detaillierungen oder Besonderheiten. Für einen echten „Top Gun"-Fan ist es aber ein tolles Stück für die Sammlung. Die passende F-14 Tomcat hat Herpa auch im Sortiment, ebenfalls von TSM Model.

REVELL

Den in diesem Heft vorgestelltem Langstrecken-Seeaufklärer ***Avro Shackleton MR.3*** 3 (Art.-Nr. 03873, 39,99 Euro) würdigt Revell mit einem neuen Bausatz im Maßstab 1:72. Mit fein gravierten Oberflächen, einem detaillierten Cockpit und separaten Querrudern und Landeklappen ist sie ein echter Hingucker. Die Rumpftür lässt sich geöffnet darstellen. Die Decals ermöglichen den Bau von zwei Royal-Navy-Versionen. Größer und viel detaillierter geht es beim Bausatz der ***Messerschmitt Bf 110 C-7*** 4 (Art.-Nr. 04961, 69,99 Euro) zu, den man als Highlight im Revell-Programm bezeichnen kann. Super detailgetreu, reichlich ausgestattet und mit einer Spannweite von über 50 Zentimetern ist sie ein starkes Kaliber. Man kann zwei verschiedene Luftwaffen-Maschinen mit unterschiedlicher Bewaffnung bauen. Ein Diorama anlässlich des 75. Jahrestags des D-Day lässt sich aus dem ***75th Years D-Day Set*** 5 (Art.-Nr. 03352, 49,99 Euro) in 1:72 bauen. Darin enthalten sind neben einer Bf 109 und einer frühen RAF-Mustang auch zwei Kettenfahrzeuge und eine lackierbare Bodenplatte mit Brücke und Flusslauf.



Flugzeuge in diesem Heft

Jakowlew Jak-9	1:32 Silver Wings, 1:72 Airfix
Rumpler C IV	1:32 Wingnut Wings
P-51D Mustang	1:24 Trumpeter, 1:32 Revell, 1:48 Airfix
Grumman Bearcat	1:24 Airfix, 1:32 Trumpeter 1:48 Academy



Redaktion Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 711 182-2800 **Fax:** +49 711 182-1781
E-Mail: redaktion@klassiker-der-luftfahrt.de
Internet: www.Klassiker-der-Luftfahrt.de

Redaktionelle Gesamtleitung Luftfahrt: Michael Pfeiffer
Geschäftsführender Redakteur (verant. i. S. d. Presserechts): Philipp Prinzing
Stellv. Chefredakteur: Karl Schwarz
Produktionsleitung: Marion Hyna
Schlussredaktion: Jutta Clever
Grafische Konzeption: Harald Hornig
Grafik und Layout: MOTORRAD-Grafik, Harald Hornig, Katrin Sdun
Repro: Titel und Druck-Vorstufe: Stefan Widmann (Ltg.), Innenteil: Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt

Sekretariat: Gaby Dussler
Ständige freie Mitarbeiter: Kristoffer Daus (D), Uwe Glaser (D), Michele Marsan (Italien), Xavier Méal (Frankreich), Jörg Mückler / flight image Berlin (D), Guennadi Sloutski (Russland)

Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, **Telefon:** +49 711 182-0 **Fax:** +49 711 182-1349

Geschäftsführung: Andrea Rometsch, Tim Ramms

Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Tim Ramms
Publisher Luft- und Raumfahrt: Natalie Lehn
Produktmanagement Digital Products: Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

Anzeigen Sales Director: Reinhard Wittstamm, Guido Zähler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Julia Ruprecht

Vertrieb DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg **Vertriebsleitung:** Britt Unnerstall

Herstellung Jens Müller

Druck NEEF+STUMME GmbH, 29378 Wittingen

Abonnenten-Service 20080 Hamburg
Telefon: +49 711 32068899 **Fax:** +49 711 182-2550
E-Mail: klassikerderluftfahrt@dpv.de

Bezugspreise Einzelheft: € 6,50; **Abonnement:** Preis für zzt. 8 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 6,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 52,00 € (Österreich: 57,60 €, Schweiz: 88,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 12 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 31,20 € (Österreich: 34,56 €, Schweiz: 52,80 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 3,90 €
Kombi-Abo: FLUG REVUE und Klassiker der Luftfahrt im Kombiabo mit rund 15% Preisvorteil: zzt. 12 Ausgaben FLUG REVUE + zzt. 8 Ausgaben Klassiker der Luftfahrt für 102,40 € (Österreich: 115,30 €, Schweiz: 176,80 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Klassiker der Luftfahrt (USPS no pending) is published 8 times a year by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood NJ 07631. Application to mail at Periodicals Rates is pending at Englewood NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send adress changes to Klassiker der Luftfahrt, GLP, PO Box 9868, Englewood NJ 07631.

Syndication/Lizenzen MPI, Telefon: +49 711 182-1531

Bud Anderson

Besonders viele North American P-51 Mustang kamen diesmal zum EAA AirVenture, um das Fliegerass Bud Anderson zu ehren. Erfahren Sie seine Geschichte in unserem Oshkosh-Rückblick in der kommenden Ausgabe.

Heft 1/2020 erscheint am 25. November 2019.

Über die Produktion der Focke-Wulf Fw 190 bei den Norddeutschen Dornier-Werken ist heute nur wenig bekannt. Alexander Steenbeck bringt Licht in die Abläufe der Jahre 1944 und 45. – Wenn man einen F-104 Starfighter auf dem Hof stehen hat, endet dies nicht unbedingt damit, dass man ein Museum eröffnet – wohl aber bei Sammler Gerhard Neumann, dessen Leidenschaft sich etwas anders als üblich entwickelte. Heute finden sich in den Räumen seines Museums in Bayern darüber hinaus Triebwerke, Flugzeuge und Ausrüstungsteile, die an den Einsatz der F-104 erinnern.



Fotos: Uwe Glaser, KL-Dokumentation